

DANSK LUFFART

REDEGØRELSE FRA UDVALGET OM DANSK LUFFART

Marts, 2012

Indholdsfortegnelse

Resumé.....	3
Anbefalinger	8
1 Indledning.....	12
1.1. Kommissorium for udvalg om dansk luftfart	13
1.2 Udvalgets sammensætning.....	13
1.3 Luftfartsudvalget arbejde.....	14
1.4 Sammenfatning	14
2 Luftfarten i Danmark	15
2.1 Lufthavnene	20
2.2 Luftfartsselskaber.....	27
2.3 Flyveskoler og uddannelse.....	30
2.4 General Aviation – almen flyvning i Danmark.....	31
2.5 Naviair og lufttrafikstyring.....	34
3 De lovgivningsmæssige rammer for luftfarten.....	36
3.1 Luftfartsloven.....	36
3.2 EU-lovgivning og anden international lovgivning.....	39
3.3 Securityområdet.....	45
3.4 Rejsegaranti og konkurssikring.....	46
3.5 Flyve- og hviletidsregler.....	49
3.6 Gebyrbetaling til myndigheder.....	50
3.7 Beskatningsforhold for luftfarten.....	51
3.8 Nationalitetsregistrering og rettighedsregistrering.....	53
3.9 Beskæftigelse på dansk luftfartøj.....	55
3.10 Visumregler for indrejse til Danmark.....	55
3.11 Sagen om Terminal A.....	57
3.12 Lufttrafikstyringen.....	59
4 Dansk indenrigsluftfart.....	65
4.1 Indenrigsflyvningen som transportform.....	65
4.2 Binde landsdelene sammen.....	67
4.3 Indenrigsflyvningens konkurrenceforhold indbyrdes.....	69
4.4 Provinslufthavnene.....	69
4.5 International tilgængelighed.....	72
5 Dansk udenrigsluftfart, herunder global tilgængelighed.....	73
5.1 Danmarks internationale tilgængelighed.....	73
5.2 Københavns Lufthavn som international hub.....	75
5.3 Lufthavne i Jylland med international tilgængelighed.....	78
5.4 Fragt- og godstransport med fly.....	78
5.5 Charterflyvningens betydning.....	81
6 Luftfarten og miljøet.....	82
6.1 Klima.....	82
6.2 Støj.....	89
7 Luftfarten i det samlede transportsystem.....	93
7.1 Forbindelser til de danske lufthavne.....	95
8 Luftfartspolitiske forhold og initiativer i andre lande.....	99
8.1 Tyskland.....	99
8.2 Nederlandene.....	100
8.3 Sverige.....	101
8.4 Norge.....	101
8.5 Finland.....	102
9 Dansk luftfarts vækstpotentiale.....	104
9.1 Definition af luftfartserhvervet.....	104
9.2 Markedstendenser.....	106
9.3 Luftfarten i den samlede økonomi	112
9.4 Erhvervslivets vækstmuligheder.....	113
9.5 Arbejdspladser og mobilitet.....	114
10 Bilag.....	116

Resumé

Luftfartserhvervets samfundsmæssige betydning og den skarpe internationale konkurrence på hele luftfartsområdet nødvendiggør, at dansk luftfart har gode og konkurrencedygtige rammebetingelser.

Et luftfartsudvalg med repræsentanter fra luftfartsbranchen og diverse organisationer samt politisk udpegede medlemmer har derfor i denne redegørelse foretaget en samlet vurdering af de forhold, som fremadrettet skal skabe fundamentet for og fremme en fortsat udvikling af et effektivt og konkurrencedygtigt dansk luftfartserhverv i forhold til de mange muligheder, krav og forventninger, erhvervet står overfor.

Luftfarten i Danmark

Hovedaktørerne i dansk luftfart er overordnet passagerer, luftfartsselskaber, lufthavne, lufttrafiktjenester samt forskellige underleverandører, fx cateringvirksomheder, myndigheder mv.

De beskæftigede i det danske luftfartserhverv omfatter personer, som er direkte beskæftiget i erhvervet i flyselskaber med base i Danmark eller de danske lufthavne samt personer, som arbejder i indirekte relaterede erhverv som flyreparation og vedligehold. Derudover afføder luftfartserhvervet et antal jobs understøttet af forbruget fra de ansatte i luftfartserhvervet samt jobs, der eksisterer i kraft af katalytiske effekter, fx i turismeerhvervet. Alt i alt vurderer luftfartens internationale brancheorganisation (IATA), at det danske luftfartserhverv afføder ca. 45.000 jobs.

Der er i Danmark 10 større offentlig tilgængelige lufthavne med flere end 15.000 passagerer årligt, og de befinder sig i en struktur, hvor Københavns Lufthavn er en central del i et rutenetværk, der til dels fødes af de omkringliggende provinslufthavne. Københavns Lufthavn er den lufthavn, der har det største antal passagerer, mens Billund er den største provinslufthavn. Hovedparten af flyvningen til og fra Danmark sker på nuværende tidspunkt via Københavns Lufthavn og Billund Lufthavn.

Det samlede passagertal for større danske lufthavne har været stigende i de seneste år (på nær 2008) fra knap 24 mio. passagerer i 2005 til godt 28 mio. passagerer i 2011. Den samlede fragtmængde, der transporteredes med fly over Københavns og Billund Lufthavne (de væsentligste fragtlufthavne), har i samme periode varieret og udgjorde i 2011 396.000 tons.

Der er 23 luftfartsselskaber, som har dansk EU-licens til at udføre trafikflyvning, og to nordatlantiske luftfartsselskaber, der har en dansk koncession til at udføre flyvning med transport af passagerer, fragt og post mv. De tre største selskaber målt på omsætning i seneste årsregnskab er SAS Group, Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S og Cimber Sterling A/S.

På uddannelsesområdet gælder, at væksten i luftfartsbranchen betyder en stigende efterspørgsel efter piloter såvel som efter flyveledere, flymekanikere mm. Luftfartserhvervet kan dog ikke regne med, at nyuddannede automatisk søger job i Danmark. Desuden har de kommende piloter meget svært ved at opnå den nødvendige finansiering af uddannelserne. Der blev i 2011 udstedt 72 privatflyvercertifikater og 84 erhvervsflyvercertifikater.

Styringen af lufttrafikken i dansk luftrum udføres hovedsageligt af Naviair, som er udpeget til opgaven af den danske stat. I perioden fra 2005-2011 har der, hvis man ser bort fra 2009, stabilt været over 600.000 flyvninger efter instrumentflyverreglerne i dansk luftrum.

Der er i 2009 etableret en dansk-svensk funktionel luftrumsblok, således at luftrummet ikke er afhængigt af nationale grænser. Samme år er det dansk-svenske selskab Nordic Unified Air Traffic Control (NUAC) stiftet, som i 2012 overtager driften af flyvekontrollen, dvs. overflyvninger mv., i både dansk og svensk luftrum.

De lovgivningsmæssige rammer for luftfarten

Reguleringen af luftfarten er ganske international. Det gælder såvel i regi af den internationale luftfartsorganisation ICAO, hvis bestemmelser er implementeret i national regulering både i luftfartsloven og de tilhørende administrative forskrifter (Bestemmelser for Civil Luftfart) samt i EU-regi. EU-reguleringen spiller en stadig større rolle og har forrang for national luftfartslovgivning.

I det omfang, der ikke findes EU-lovgivning på luftfartsområdet, finder den nationale luftfartslovgivning anvendelse, ligesom den finder anvendelse for Grønland og Færøerne. Da imidlertid den danske luftfartslov angiver rammerne for reguleringsområdet i overensstemmelse med Chicago-konventionen og desuden indeholder nogle grundlæggende bestemmelser om bl.a. anvendelsesområde mm., har den stadig en vis grundlæggende betydning.

Efter nogle år med gradvis liberalisering blev der i EU i 1992 etableret et indre marked for luftfart med ensartede kriterier for udstedelse af licens til EU-ejede luftfartsselskaber, fri markedsadgang inden for EU til disse selskaber og i princippet fri billetprisfastsættelse.

Der findes endvidere bl.a. EU-regler om det fælles europæiske luftrum og den teknologi og de procedurer, der i den forbindelse er behov for (SESAR-programmet), for reglerne om passagerrettigheder i forbindelse med aflysninger, forsinkelser og boardingafvisning, for samarbejdsaftalen med den europæiske organisation for lufttrafikkontrol, Eurocontrol og grundlæggende regler om civil luftfart og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA).

Af EU-lovgivning, der i foråret 2012 forhandles, kan nævnes nye regler vedr. groundhandling, slots, støj og luftfartsaftaler mellem EU og tredjelande.

Securityområdet inden for civil luftfart og de initiativer, der er rettet mod at undgå terrorhandlinger, er i vidt omfang også reguleret i EU-regi, men der findes i Danmark også nationale securitybestemmelser, som dog forventes afviklet, når EU-reglerne skal være fuldt implementerede. Det er målsætningen, at flyvesikkerheden i Danmark løbende forbedres, og at der ikke sker forbrydelser mod luftfartens sikkerhed. Det kan dog være særdeles ressourcekrævende at gennemføre omfattende sikkerhedsforanstaltninger. Det er derfor nødvendigt at indtænke omkostningerne ved at gennemføre forskellige sikkerhedsmæssige tiltag.

Fsva. reglerne om rejsegaranti og konkurssikring gælder, at rejsegarantiordningen i 2008 blev udvidet til bl.a. individuel flytransport for at øge forbrugerbeskyttelsen, så det nu er obligatorisk for luftfartsselskaberne at tilbyde kunder dækning af Rejsegarantifonden. Det er dog frivilligt, om kunden mod betaling tilvælger dækningen. Selv om ordningen om konkursdækning for individuel flytransport er en dansk ordning – i modsætning til hvis flyrejsen indgår i en pakkerejse og dermed er omfattet af EU's pakkerejseregler – omfatter den også en lang række udenlandske luftfartsselskaber, som er etableret i Danmark.

EU's regler om flyve- og hviletid for besætningsmedlemmer trådte i kraft i 2008. Reglerne er udtryk for et kompromis mellem medlemsstaterne og er resultatet af en langvarig proces. EASA har netop offentliggjort det såkaldte Comment Response Document, som danner grundlag for den videre proces, og som ligeledes udgør oplægget til en harmonisering af området. Denne proces er igangværende.

Luftfartserhvervets betaling for Trafikstyrelsens tilsyn bygger på fuld brugerfinansiering. Den samlede brugerbetaling fastsættes ud fra Trafikstyrelsens samlede omkostninger på tilsynsområdet for den civile luftfart, og der sker en krydssubsidiering fra den store luftfart til privatflyvningen og den mindre og mellemstore luftfart. På denne måde støttes den såkaldte underskov i dansk luftfart. Gebyrerne på luftfartsområdet er med virkning fra 1. januar 2012 sænket med samlet set 10 %.

Luftfarten er underlagt beskatning, herunder i form af afgifter, der betales i forbindelse med henholdsvis registrering i nationalitetsregisteret og af panterrettigheder i rettighedsregisteret samt i visse tilfælde moms mv.

Der gælder særlige krav i forbindelse med nationalitetsregistrering og rettighedsregistrering af luftfartøjer i Danmark, og der skal ske betaling i forbindelse med i dette i form af gebyrer til Trafikstyrelsen og afgifter til staten.

Der gælder visumkrav for indrejse i Danmark for statsborgere fra en lang række tredjelande. Der er indført særlige turistvisaordninger for visse lande (Rusland, Ukraine, Kina og Indien), som gør det lettere for statsborgere fra disse lande at komme til Danmark på turistbesøg.

Den igangværende sag om Terminal A handler om det privatejede selskab Terminal A ApS, der ønsker at opføre en ny konkurrerende terminal på et areal i Københavns Lufthavn – et areal, der ejes af Københavns Lufthavn A/S, men som Terminal A ApS ønsker ret til at leje. Københavns Lufthavn har afslået at give Terminal A ApS adgang til at leje grunden. Denne proces er ligeledes igangværende.

Dansk indenrigsluftfart

Flyruter fra danske provinslufthavne kan være med til at sikre god regional tilgængelighed. Det er vigtigt for den regionale udvikling, herunder ikke mindst for yderområderne, hvor rejsetiden til København er væsentligt kortere med fly end med tog, bil og færge.

Hovedparten af de danske provinslufthavne er placeret i yderområderne, hvor de kan bidrage til meget korte rejsetider til København. Her spiller indenrigsluftfarten en særlig rolle.

Der er i dag indenrigsruter mellem Københavns Lufthavn og henholdsvis Aalborg, Aarhus (Tirstrup), Karup, Billund, Bornholm og Sønderborg. Derudover er der også flyruter mellem Københavns Lufthavn og Sønder Strømfjord i Grønland samt mellem forskellige lufthavne i Danmark og Vagar Lufthavn på Færøerne, som også i Danmark betragtes som indenrigsflyvning.

Indenrigsflytrafikken er udfordret af de senere års betydelige forbedringer af infrastrukturen, herunder navnlig etableringen af Storebæltsforbindelsen, styrkelsen af jernbanen og udbygningen af motorvejsnettet. Etableringen af Storebæltsforbindelsen i 1998 havde stor betydning for en række af provinslufthavnene. Flere af de tidligere indenrigsruter til og fra København blev indstillet i årene efter åbningen, herunder fra Odense og Esbjerg.

Indenrigsluftfarten har siden 1993 været fuldt liberaliseret og fungerer på markedsmæssige vilkår, hvor antal afgange og prisforholdene fastsættes af private operatører.

Det samlede passagertal for indenrigstrafik for danske lufthavne udgjorde i 2011 4.665.000, hvilket svarer til 16,6 % af det totale passagertal.

Dansk udenrigsluftfart, herunder global tilgængelighed

Københavns Lufthavns rolle i det europæiske lufthavnshierarki er under forandring. Fra en placering som den 10. største europæiske lufthavn i 1998 var Københavns Lufthavn faldet til nr. 16 i 2008, selv om passagertallet var vokset støt til over 20 mio. om året.

Den årlige gennemsnitlige vækst på 1,8 % var imidlertid mindre end for mange andre lufthavne, og Københavns Lufthavns funktion som nordeuropæisk knudepunkt med mange interkontinentale afgange er gradvis svækket. Dog har Københavns Lufthavn bevæget sig fra at være den 16. største lufthavn til at være den 14. største i Europa i perioden 2008-2011 med et passagertal på 22,7 mio. i 2011.

Der er en række udfordringer forbundet med at opretholde Københavns Lufthavn som international knudepunkt, hvor der er skabt basis for flere ruter med flere frekvenser, end der ville være, hvis passagergrundlaget alene skulle bestå i rejsende til og fra Danmark.

Der er lufthavne i Jylland med international tilgængelighed, bl.a. Billund, Aalborg og Aarhus. Billund Lufthavn havde i 2011 i alt 2,34 mio. udenrigspassagerer.

Udenrigsluftfarten omfatter også fragt- og godstransport med fly, som typisk transporterer varer, der er relativt dyre, kompakte og let fordærvelige. Luftfragt er en vigtig komponent i den godslogistik, som indgår i såvel eksport som import. Globaliseringen indebærer, at der er behov for hurtig og gerne forholdsvis billig transport af varer over lange afstande, og meget taler for, at dette behov vil være stigende. Mange danske virksomheder producerer varer med et højt videns- og designindhold. Det er relativt dyre varer, og disse varer er dermed højværdigods, hvor man omkostningsmæssigt har råd til at benytte flyet som transportmiddel. Det forudsætter, at der er gode muligheder for at transportere gods med fly.

Udenrigsluftfarten omfatter desuden charterflyvningen, som inden for EU/EØS med etableringen af det indre marked for luftfart er gjort fri og foregår på ensartede betingelser. Charterflyvningen til og fra tredjelands foregår på reciprocitetsbasis og efter nationale charterbestemmelser for såvel udgående som indgående charter. De danske bestemmelser for charterflyvning mellem Danmark og tredjelands har

særlig betydning for flyvninger til Kanarieøerne, som ikke omfattes af EU's indre luftfartsmarked, Tyrkiet, nogle lande i Nordafrika samt Thailand. Der var i 2010 i alt 2,5 mio. charterrejsende til og fra danske lufthavne. Det vurderes, at vækstpotentialet for den såkaldte 'inbound' trafik, herunder den medfølgende turisme, er til stede.

Luftfarten og miljøet

I de seneste 20 år har luftfarten været den transportform, der har registreret den kraftigste vækst, og væksten ser ud til at fortsætte. Flytrafik indebærer en miljøbelastning, og der vil derfor givet komme øget fokus på sammenhængen mellem luftfart, energiforbrug og miljø.

Luftfarten påvirker som de fleste andre transportformer både miljø og klima. Luftfartens miljøpåvirkninger giver sig udslag på forskellig vis. Flyene benytter nu og i overskuelig fremtid brændstof, som hovedsageligt består af petroleum. Ved forbrændingen af brændstoffet udsendes bl.a. CO₂ til atmosfæren. I forhold til luftfartens miljøpåvirkninger er der generelt enighed om, at en regulering af luftfartens miljøpåvirkninger bedst sker globalt, da luftfarten er global, og dens påvirkninger overvejende er af grænseoverskridende karakter.

Den globale CO₂-udledning udgør ca. 2 %, mens dansk indenrigsflyvning står for under 0,5 % af landets CO₂-udledning. Det er i EU besluttet, at udledningen af drivhusgasser fra luftfarten skal reduceres. Det skal bl.a. ske ved, at luftfarten fra og med 2012 omfattes af EU's kvotehandelssystem, som gælder for alle flyvninger internt i EU samt ind og ud af EU.

Der foregår desuden en teknologisk udvikling af fly og flymotorer med reduktion af udslippene til følge og forskning og afprøvning af anvendelse af alternativt brændstof, også til luftfart.

Københavns Lufthavn har som den første europæiske lufthavn iværksat en række tiltag, der skal forbedre luftkvaliteten og dermed arbejdsmiljøet for de medarbejdere, der arbejder blandt flyene.

Derudover er der såvel i EU-regi som i Danmark taget vigtige initiativer i forbindelse med effektivisering af lufttrafikstyringen med, som i sidste ende indebærer et mindre brændstofforbrug.

Med hensyn til støjforureningen fra luftfarten gælder, støjniveauet generelt har været nedadgående på grund af udfasning af de mest støjende flytyper. En stadigt stigende rejseaktivitet med fly kan dog give stigende støjgener. Såvel i internationalt regi af ICAO og EU som nationalt er der iværksat foranstaltninger til at løse støjproblemerne på den mest omkostningseffektive måde.

Luftfarten i det samlede transportsystem

Forbindelserne til Danmarks ni største lufthavne beskrives i oversigtsform, herunder vej- og baneinfrastrukturens samspil med den øvrige kollektive trafik. Der henvises i øvrigt til den politiske aftale "En grøn transportpolitik" fra 2009.

Siden januar 2009 har partierne bag aftalen, som led i 10 brede politiske aftaler om transportinvesteringer, afsat 97 mia. kr. til konkrete investeringer i jernbaner, stationer, veje mv. Dertil kommer investeringer i en fast forbindelse over Femern Bælt og Metro Cityringen i København. Det overordnede formål er at videreudvikle transportsystemet og forbedre danskernes mobilitet.

Der er også brug for en sammenhængende strategisk planlægning og prioritering af den langsigtede indsats efter 2020. Derfor er en række strategiske analyser af fremtidens trafikale udfordringer og løsningsmuligheder igangsat, hvor fokus er de trafikale udfordringer og strategiske valg, der venter på den anden side af 2020.

Arbejdet med de strategiske analyser afsluttes i 2013 når alle delanalyserne er afsluttede, og der foreligger et samlet beslutningsgrundlag. På baggrund af analyserne kan de strategiske prioriteringer for indretningen af Danmarks infrastruktur på den anden side af 2020 drøftes.

Luftfartspolitiske forhold og initiativer i andre lande

Der er undersøgt en række luftfartspolitiske forhold i Tyskland, Nederlandene, Sverige, Norge og Finland. Særligt interessant i den forbindelse er den forventede åbning i juni 2012 af storlufthavnen Berlin-

Brandenburg, som indebærer at al lufttrafik til og fra Berlin samles i én lufthavn, og hvor forventningen er et samlet passagertal på op til 27 mio. i 2012.

Desuden kan nævnes initiativer, som skiftende nederlandske regeringer og erhvervsliv har iværksat, hvor man har formået at skabe to succesfulde knudepunkter i Schiphol Lufthavn og Rotterdam Havn. Endelig bemærkes, at passagerafgifter af fiskal karakter p.t. kun findes i Tyskland og Finland. En passagerafgift blev også indført i Nederlandene 1. juli 2008, men suspenderet efter et år.

Dansk luftfarts vækstpotentiale

Det påpeges, at høj international tilgængelighed er afgørende i sikringen af dansk eksport og tiltrækningen af udenlandske investeringer, så udenlandske virksomheder vælger at etablere deres vækstskabende hovedkvarterer i Danmark. Mere konkret udmøntes den høje tilgængelighed i effektive rejser for erhvervslivet i deres kontakt med udenlandske erhvervsfolk i og uden for Danmark. Det er bl.a. gennem denne hurtige og effektive rejseform, at Danmarks tilgængelighed til resten af verden sikres.

I redegørelsen ses nærmere på en definition af luftfarterhvervet. Desuden redegøres der for markedstendenserne på baggrund af de seneste 10–15 års vækst i europæisk og international luftfart, hvor liberaliseringen af den europæiske luftfart, der blev påbegyndt i midten af 1990'erne, har været den helt afgørende faktor. Der ses i den forbindelse nærmere på de mest fremherskende forretningsmodeller for luftfartsselskaber, herunder for charter og fragt samt udviklingsperspektiver, der tegner sig i horisonten. Endvidere fokuseres på tendenser i kundernes rejsemønstre og købsadfærd.

Ifølge en OECD-rapport er der en direkte sammenhæng mellem lufttransport og væksten i den samlede verdensøkonomi. Påvirkes Danmarks internationale tilgængelighed, vil det, ifølge Copenhagen Economics, få negative konsekvenser for den del af erhvervslivet, der er afhængig af at have en række internationale destinationer til rådighed.

Copenhagen Economics vurderer, at et tab af knudepunktsfunktionen i Københavns Lufthavn vil betyde en forventet nedgang i trafikvolumen på mindst 25 %, hvilket svarer til omkring 5 millioner rejser om året. Det forventes, at en nedgang i trafikmængden af denne størrelse vil medføre et jobtab på omkring 5.500 jobs over en årrække i den direkte lufthavnsrelaterede beskæftigelse.

Anbefalinger

Udvalget er enige om følgende strategiske indsatsområder:

Strategiske indsatsområder:

- 1. EUROPÆISK OG GLOBAL TILGÆNGELIGHED:** Danmark skal have et omkostningseffektivt og konkurrencedygtigt luftfartserhverv, som giver mange internationale luftfartsforbindelser og dermed en høj tilgængelighed for både passagerer og fragt. Tilgængelighed er afgørende for, at Danmark kan deltage i og tiltrække så mange dele af den globale værdikæde som muligt. Der skal være høj international tilgængelighed for den enkelte dansker, de danske virksomheder og for rejsende fra andre lande til Danmark og via de danske lufthavne.
- 2. CPH SOM NORDEUROPEISK KNUDEPUNKT FOR FLYTRAFIK:** Københavns Lufthavn er i skærpet konkurrence med en række store nordeuropæiske lufthavne, herunder om transfertrafikken, som i dag er med til at sikre flere ruter, som danskerne ellers ikke ville have adgang til. Københavns Lufthavn skal fastholde og udvikle sin position som et internationalt knudepunkt for flytrafikken i Norden og hele Østersøregionen. Der er behov for et effektivt samspil mellem alle involverede aktører for at nå dette mål.
- 3. EN EFFEKTIV INDENRIGSLUFTFART:** Der skal skabes gode betingelser for en effektiv og markedsorienteret dansk indenrigsluftfart, fordi indenrigsluftfarten er en væsentlig del af det kollektive trafiksystem i Danmark. Lufthavne som Aalborg, Aarhus, Sønderborg, Rønne og Karup er afgørende for det lokale erhvervslivs tilgængelighed. Dansk indenrigsluftfart er samtidig afgørende for at binde landet og hele Rigsfællesskabet tættere sammen og udgør i dag nogle af landets vigtigste transportkorridorer for persontrafik.
- 4. TÆT SAMSPIL MELLEM DE FORSKELLIGE TRANSPORTFORMER:** Der skal være fokus på samtænkningen af de forskellige transportformer med den rejsendes og godsets behov i centrum, herunder også fokus hos de regionale trafikkselskaber.
- 5. EN MILJØ- OG ENERGIVENLIG LUFTFART:** Fremtidens luftfart skal være så lidt miljø- og energibelastende som muligt. Luftfartsbranchen og myndighederne bør i fællesskab understøtte dette. Miljø- og energivenlige teknologier, som eksempelvis biobrændstoffer, bør fremmes for at styrke innovationen indenfor branchen.
- 6. LUFTFARTEN I INTERNATIONALE RAMMER:** Luftfartens rammevilkår er i høj grad reguleret af internationale regler. Danmark bør aktivt fremme en moderne og effektiv luftfart gennem EU, FN og andre fora for at skabe gennemskuelige, enkle og effektive regler, som sikrer en fair konkurrencevilkår globalt.
- 7. SIKKERHED OG TRYGHED:** Passagererne skal være trygge ved at flyve og sikkerhedsforanstaltninger såvel for passagerer og fragt skal være risikobaserede og effektive. De skal herudover være internationalt baserede. Både forbrugere og brugere skal kende deres rettigheder. Det skal samtidig være sikkert at arbejde i hele luftfartserhvervet.
- 8. GODE UDDANNELSER, TEKNOLOGIUDVIKLING OG SIKRE ARBEJDSPLADSER:** En konkurrencedygtig luftfartsbranche kræver forskning, teknologiudvikling og kompetente medarbejdere i alle dele af erhvervet. Uddannelse og efteruddannelse er vigtige konkurrenceparametre i den globale konkurrence. Højt kvalificeret luftfartspersonale og sikre arbejdspladser vil være en hjørnesten i udviklingen af den danske luftfartsbranche i de kommende år. Forskningsinstitutter bør deltage i denne proces.
- 9. LUFTFARTENS INFRASTRUKTUR:** Luftfartens infrastruktur (lufthavne og luftrum) skal være effektiv og bidrage til omkostningseffektive processer hos flyselskaber og forsyningsvirksomheder. Infrastrukturens kapacitet, sikkerhed, kvalitet og pris skal være konkurrencedygtig og skabe mulighed for fortsat vækst hos både passager- og fragtselskaber. Luftfartsinfrastrukturen skal tilbydes på transparente og konkurrencemæssigt fair vilkår.

10. EN FREMADRETTET DIALOG: Det anbefales, transportministeren hvert andet år afgiver en luftfartspolitisk redegørelse. Denne kan drøftes i et Dansk Luftfartsråd med deltagelse af branchen i bred forstand, passagerer, myndighederne og erhvervslivet. Rådet kan komme med anbefalinger til transportministeren vedrørende aktuelle luftfartspolitiske spørgsmål, herunder strategien for indenrigsluftfarten.

Luftfartsudvalget har med udgangspunkt i de strategiske målsætninger drøftet følgende konkrete elementer:

1. EUROPÆISK OG GLOBAL TILGÆNGELIGHED:

- Vækst i dansk luftfart kan ikke kun opnås ved at danskerne flyver mere. Det anbefales, at fremme konkrete projekter, der har til formål at understøtte markedsføringen af Danmark som destination, blandt andet via Global Connected, så flere udlændinge rejser til og fra Danmark, og dermed de danske lufthavne. Indsatsen bør inddrage de forskellige dele af dansk luftfart.
- Dansk luftfart skal i højere grad være et element i den samlede vækst- og erhvervspolitik for, at Danmark som samfund i videst muligt omfang kan udnytte globaliseringens fordele, herunder i forhold til BRIK-strategien. Dette er afgørende for at sikre den nødvendige globale mobilitet og internationalt konkurrencedygtige rammevilkår.
- Udvalget finder blandt andet af disse grunde at der ikke skal genindføres en passagerafgift. Forbrugerrådet kan dog ikke tilslutte sig dette synspunkt; jf. bilag 3.
- Det anbefales, at der gennemføres en bedre koordination af de ressourcer, der står til rådighed for markedsføringen af Danmark som destination for dermed at skabe det bedst mulige markedsgrundlag for eksisterende og nye flyruter til og fra Danmark.
- Det anbefales, at der gennemføres en undersøgelse af dansk praksis i forhold til visumregler for indrejse til Danmark, herunder eksempelvis en udvidelse af rejsebureauordningen, med henblik på at sikre gode vilkår for erhvervs- og privatturismen i landet.

2. CPH SOM NORDEUROPÆISK KNUDEPUNKT FOR FLYTRAFIK:

- Udvalget lægger afgørende vægt på at bevare Københavns Lufthavns rolle som et nordeuropæisk hub i konkurrence med eksempelvis Schiphol og den nye storlufthavn Brandenburg. Derfor bør Københavns Lufthavns unikke placering sikres. Udvalget finder det derfor vigtigt at bevare og udvikle integrationen af lufthavnens terminalsystem, som er en vigtig del af forudsætningerne for en god hub-funktion. Udvalget finder at idéen om alternative passagerterminaler i Københavns Lufthavn vil svække Københavns funktion som et hub. Forbrugerrådet kan dog ikke tilslutte sig dette synspunkt; jf. bilag 3.
- Der bør etableres en permanent stakeholder komité, med deltagelse af alle centrale aktører i forhold til Københavns Lufthavn, som har den opgave at koordinere den nationale indsats for at udvikle Københavns Lufthavn, som det bedste nordeuropæiske hub. Københavns Lufthavn har formandskabet i dette arbejde.

3. EN EFFEKTIV INDENRIGSLUFTFART:

- Dansk luftfartspolitik skal sikre, at indenrigsluftfarten prioriteres som en vigtig del af det kollektive trafiksystem i Danmark. Lufthavne som Aalborg, Aarhus, Sønderborg, Rønne og Karup er afgørende for det lokale erhvervslivs tilgængelighed.
- Dele af Rigsfællesskabet har særlige behov for gode transportforbindelser og forsyningsikkerhed, herunder luftfart. Det gælder Bornholm, Grønland og Færøerne. Det anbefales, at

Transportministeriets analyse af rammevilkår for transport til og fra Bornholm inddrages i en fremtidig strategi for indenrigsluftfarten fordi der kan være behov for en særlig indsats.

4. TÆT SAMSPIL MELLEM DE FORSKELLIGE TRANSPORTFORMER:

- Gode vej- og baneforbindelser til lufthavnene er et centralt rammevilkår. Tilgængeligheden til lufthavnene skal derfor indgå i prioriteringen af udbygningen af den trafikale infrastruktur. Muligheder for og konsekvenserne af at koble Københavns Lufthavn til et nordeuropæisk højhastighedsnet bør undersøges, herunder i forhold til de overordnede transportnet i EU.
- Københavns Lufthavn og Billund Lufthavn er de væsentligste lufthavne for luftfragt til og fra Danmark. Det er afgørende for udenrigshandelen og eksporten, at der sikres fornuftige rammevilkår for luftfragten mellem myndigheder, logistikvirksomheder og luftfartsselskaber.
- Der bør samtidig være et tæt samspil mellem luftfarten og de øvrige transportformer, herunder busser, tog og taxi, bl.a. med det formål at øge lufthavnenes opland. Det skal være nemt at komme til og fra lufthavnene på de rigtige tidspunkter, både for den kollektive trafik og fragt. Det kræver dialog og fælles planlægning, herunder øget fokus hos de regionale trafikkselskaber.

5. EN MILJØ- OG ENERGIVENLIG LUFTFART:

- Udvalget har drøftet ideen om også af miljømæssige grunde, at indføre en ny passagerafgift, herunder de internationale erfaringer. Udvalget finder på denne baggrund heller ikke at det er en god idé, men at man i stedet bør koncentrere indsatsen om de miljømæssige forbedringer, som udviklingen af luftfartsteknologien muliggør. Forbrugerrådet kan dog ikke tilslutte sig dette synspunkt; jf. bilag 3.
- Det skal undersøges, hvilke muligheder der er for at understøtte den teknologiske og forskningsmæssige produktudvikling af bæredygtige brændstoffer til luftfart. Det anbefales, at der etableres samarbejde på tværs af sektorer mellem investorer, virksomheder (producenter, leverandører, luftfartsselskaber) og offentlige aktører med henblik på at fremme denne målsætning.

6. LUFTFARTEN I INTERNATIONALE RAMMER:

- Danmark bør arbejde for at EU prioriterer global harmonisering, ikke mindst i forhold til de lande, hvor der er stor gensidig luftfartsaktivitet.
- Det anbefales, at Danmark fastholder fokus på at security-kravene er proportionale. Udvalget noterer sig, at transportministeren har taget sagen om sikkerhed i luftfarten op under det danske EU-formandskab med henblik på en drøftelse på europæisk niveau.
- Det anbefales, at omregistrering af fly fra et andet EU-lands register til dansk register lettes. Dette kan ske ved en fjernelse af de særlige danske registreringsafgifter og ved at udstedelsen af luftdygtighedsbevis i forbindelse med registreringen finder sted i overensstemmelse med gældende EASA-regler samt at der kun kræves den fornødne dokumentation for udstedelsen.
- Udvalget anbefaler, at man ser på danske særregler, herunder blandt andet for firmaflyvning.
- Det anbefales, at Danmark bør arbejde for at ændre EU-reglerne for kravene til vedligeholdelse i General Aviation branchen, herunder mindre General Aviation fly, så kravene til administration mindskes samt for at ændre EU-reglerne for mekanikercertifikater, så kravet om at kunne dokumentere erfaring på "seks måneder inden for de sidste 24 måneder på typen" lempes.
- Der er behov for øget fokus på overholdelse af konkurrencereglerne på luftfartområdet, herunder for lufthavne og luftfartsselskaber, såvel i EU som mere specifikt i Danmark.

7. SIKKERHED OG TRYGHED:

- Det anbefales, at Danmark gennem EU arbejder for at fastholde et højt flyvesikkerhedsniveau

for den civile luftfart. Sikkerheden må ikke drages i tvivl.

- Dansk luftfartspolitik bør sikre, at Danmark spiller en aktiv rolle i at forbedre reglerne om passagerrettigheder. Det anbefales, at passagerrettighederne i EU forordning 261/2004 sikres gennem skærpede sanktionsmuligheder på europæisk niveau samt at betydningen af ”usædvanlige omstændigheder” vedrørende ”naturkræfternes påvirkning af luftfarten” bliver afklaret.
- Det anbefales, at fordele og ulemper ved den nuværende ordning for rejsegaranti- og konkurs-sikring undersøges, således at flere flyselskaber omfattes. Det anbefales, at der tillige arbejdes på at fremme en konkursordning på europæisk niveau.
- En risikobaseret tilgang til security-processerne er helt central, så risikotolerancer defineres og formuleres på et såvel realistisk som målbart niveau. Det er vigtigt, at fragtområdet omfattes af dette tankesæt. Derudover bør ”One – Stop Security” ligge centralt til grund for regeldannelsen og reglernes udmøntning.
- Man bør nøje overveje konsekvenserne af fremtidige ændringer af sikkerhedsregler, før man teknisk set er rede til det.

8. GODE UDDANNELSER, TEKNOLOGIUDVIKLING OG SIKRE ARBEJDSPLADSER:

- Danmark skal have luftfartsuddannelser af høj kvalitet. Der vil fortsat være behov for luftfartspersonel, så mangel på kvalificeret personale ikke bliver en hæmsko. Der bør sættes fokus på erhvervsudøvernes uddannelse.
- En række arbejdsmiljøproblemer indenfor luftfarten, som partikelforurening, støjgener, fysiske og psykiske belastninger bør undersøges nærmere. Det anbefales, at det undersøges om man kan fremme en reduktion af udsættelsen for partikler fra forbrændingsmotorer, som en del af regeringens grønne erhvervsstøtteordninger.
- Det anbefales, at man undersøger grundlaget for, at alle der ansættes i lufthavne bør have en introduktionsuddannelse, så de forskellige medarbejdergrupper har de samme grundlag og forståelse for arbejdsprocesser, sikkerhedsregler og arbejdsmiljø og miljø.
- Det er et vilkår i branchen med skiftende arbejdstider, at det lægger pres på den enkelte medarbejder og dennes relationer til familien. De ergonomiske påvirkninger sker for en stor dels vedkommende direkte i forbindelse med flyenes ”turn around”. Det anbefales, at branchen arbejder systematisk med at opsamle erfaringer og udarbejde anbefalinger på dette område.

9. LUFTFARTENS INFRASTRUKTUR:

- Der bør skabes transparente tilsynsprocesser, brugerindflydelse og benchmarking i forhold til relevante konkurrerende infrastrukturleverandører, da dette skaber grundlaget for fastsættelse af målsætninger for kvalitet, effektivitet og priser.
- Det anbefales, at Dansk Luftfartsråd drøfter reguleringen af de danske lufthavne og den dertil knyttede infrastruktur.
- Det anbefales, at Trafikstyrelsens tilsyn, som i dag betales af alle danske certifikatindehavere, flyejere, flyveelever, flyveskoler og flyvirksomheder, fremover søges finansieret gennem et mere ensartet safety-tillæg på i størrelsesordenen 6 kr. pr. passager. Forslaget ville betyde, at danske luftfartsselskaber, lufthavne mv. under ét får nedsat deres nuværende betaling til Trafikstyrelsen samt at udenlandske luftfartsselskaber vil komme til at bidrage til tilsynsaktiviteterne.

10. EN FREMADRETTET DIALOG

1 Indledning

Transport og mobilitet spiller en central rolle for både borgere og erhvervsliv. En transportform, der får stadig større betydning, er luftfarten.

Danmark er privilegeret ved at have mange internationale og nationale flyforbindelser. Det er unikt, at et land med godt 5 mio. indbyggere har adgang til så mange direkte internationale flyforbindelser i forhold til landets størrelse. Det betyder, at danskerne og dansk erhvervsliv har gode muligheder for at være del af en verden med globaliseret handel, uddannelse og turisme.

Luftfarten får stadig større betydning, hvis man skal ruste det danske samfund, den enkelte borger og den enkelte virksomhed bedre til at klare udfordringerne i en stadig mere global økonomi. Luftfarten har endvidere regionalpolitisk betydning i Danmark, fordi indenrigsflyruterne er med til at sikre god tilgængelighed til de forskellige landsdele og binder landet og hele Rigsfællesskabet sammen.

Samtidig vil højhastighedstog være centrale for det samlede transportsystem – også for tilgængeligheden til danske lufthavne. Transportformerne kan på denne måde understøtte hinanden. Især højhastighedsforbindelser til vores nabolande har betydning for luftfartserhvervets fremtidige udvikling.

Gode flyforbindelser til en lang række internationale destinationer har også betydning for, hvor gode muligheder danske virksomheder har for at deltage i samarbejde og samhandel på tværs af landegrænserne. Det er svært at forestille sig, at den igangværende globaliseringsproces kunne udspilles uden en velfungerende luftfartssektor. Samtidig er netop globaliseringen formentlig en af de vigtigste drivkræfter bag udviklingen i luftfarten.

Globaliseringen indebærer også øget international arbejdsdeling og dermed øget handel på tværs af landegrænserne. Det gælder bl.a. handel med varer af høj værdi. Godstransport i luften er derfor den hurtigst voksende transportform på internationalt plan. Det gælder i særdeleshed, når man ser på værdien af de varer, der transporteres.

Udenlandske flyruter til Danmark og tilgængelig er derudover en vigtig rammebetingelse for at Danmark kan tiltrække udenlandske virksomheder til at etablere sig i Danmark.

Luftfartserhvervet i Danmark er i sig selv et stort erhverv med et stort antal virksomheder og ansatte. Men samtidig er luftfartserhvervet grundlaget for at hele det danske erhvervsliv har gode mobilitets- og vækstmuligheder.

Skabelse af jobs og moderne konkurrencekraft kræver et effektivt transportsystem, så varerne kan nå frem til virksomhederne og produkterne ud til kunderne. Her har luftfarten stor betydning. Dertil skal den resterende infrastruktur fungere godt. Kun på denne måde kan erhvervslivet rejse ud i verden, hvilket er hele grundlaget for at de kan skabe vækst og arbejdspladser.

Der er i den seneste årrække gennemført betydelige liberaliseringer af luftfarten i Europa. Luftfarten er gået fra at være en gennemreguleret sektor baseret på de enkelte landes store nationale luftfartsselskaber til et konkurrencepræget marked, hvor konkurrencen afgør både priserne og trafikudbuddet. Det er grundlæggende en sund og nødvendig udvikling, som har bidraget til betydelige prisfald for forbrugere og en fortsat vækst i branchen som helhed. Priserne for en flybillet er i dag historisk lave, og samtidig har udbuddet af flyafgange aldrig været større. Indenrigsflyvningen kan betragtes som en del af det kollektive transportsystem, da mange danskere opfatter lufttransporten som et alternativ til tog- og bustransport – både pris og tidsmæssigt.

Det er en gevinst for samfundet som helhed, men det betyder også, at mange af luftfartens virksomheder og deres medarbejdere er under et økonomisk pres. Samtidig er der kommet stigende fokus på luftfartens miljømæssige udviklingsperspektiver. Det skal i den forbindelse bemærkes, at luftfarten i stor udstrækning er et brugerfinansieret erhverv, hvorfor det er særligt vigtigt at have fokus på de omkostninger, der er for erhvervet.

1.1. Kommissorium for udvalg om dansk luftfart

Luftfartserhvervet bidrager til at binde Danmark sammen og til Danmarks internationale tilgængelighed. Udfordringerne i forbindelse med den islandske askesky i foråret 2010 gav et tydeligt billede af luftfartserhvervets samfundsmæssige betydning og evne til at binde mennesker sammen.

Samtidig er der en skarp international konkurrence på hele luftfartsområdet. Det er derfor nødvendigt, at dansk luftfart har gode og konkurrencedygtige rammebetingelser.

Der er behov for en samlet vurdering af de forhold, som fremadrettet skal skabe fundamentet for og fremme en fortsat udvikling af et effektivt og konkurrencedygtigt dansk luftfartserhverv i forhold til de mange muligheder, krav og forventninger erhvervet står overfor.

Der nedsættes på den baggrund et luftfartsudvalg med repræsentanter fra luftfartsbranchen, der skal analysere og vurdere luftfartslovgivningen.

Udvalgets arbejde kan omfatte eksempelvis indenrigs- og udenrigsluftfartens betydning for transport-systemet, omfanget af særlige nationale regler i luftfartslovgivningen, tilsynsydelserne, securityområdet, de administrative regler, reglerne for luftfartøjer, lufthavnene, reglerne for passagerrettigheder, fragt og passagerer, international tilgængelighed og EU's regelsæt på luftfartsområdet.

I kommissoriet er det forudsat, at udvalgets anbefalinger ikke giver anledning til offentlige merudgifter.

1.2 Udvalgets sammensætning

Luftfartsudvalget er nedsat den 29. juni 2011 med deltagelse fra luftfartsbranchen og beslægtede grene af dansk erhvervslivs interesseorganisationer med tilknytning til luftfarten. Desuden udpegede den daværende transportminister syv medlemmer af udvalget, herunder formanden Henning Christophersen. De ministerudpegede medlemmer er bl.a. valgt således, at der har været en bred geografisk repræsentation i udvalget.

Følgende personer har deltaget i udvalgsarbejdet:

Henning Christophersen	Formand for udvalget, bestyrelsesformand i Metroselskabet
Karen Bladt	Direktør i Hasle Refractories A/S
Helge Mortensen	Tidl. trafikminister, tidl. minister for kommunikation og turisme
Ove Kloch	Administrerende direktør for Hedeselskabet
Poul B. Skou	Direktør, Lystrup Fjernvarme
Henrik Friis	Public Relations Manager, Arriva Danmark A/S
Jørgen Krab Jørgensen	Tidl. administrerende direktør, Billund Lufthavn

Ovenstående medlemmer er personligt udpegede.

Per Henriksen	Chefkonsulent, Brancheforeningen Dansk Luftfart
Lars Wigelstorp Andersen	Direktør, SAS
Erik Jakobsen	Lufthavnschef i Karup Lufthavn, Danske Lufthavnes Sammenslutning
Mogens Holgaard	Tidl. formand, Danish Airline Pilot Association (DALPA)
Thilde Waast Mortensen	Formand, Flyvebranchens Personale Union (FPU)
Jakob Esposito	Formand, Cabin Union Denmark (CUD)
Mads Mølgaard Braüner	Jurist, Forbrugerrådet
Michael Svane	Branchedirektør, Dansk Industri (DI)
Martin Aabak	Markedsdirektør, Dansk Erhverv (DE)
Henrik Carstensen	Formand, Danske Luftfragtsspeditorers Forening, Strait Air Transport
Dan Banja	Generalsekretær, Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)
Steen Neuchs	Executive Vice President, Cimber Sterling
Henrik Berlau	Forhandlingssekretær, Fagligt Fælles Forbund (3F)
Henrik Keinicke	Politisk konsulent, Dansk Metal (DM)
Eli Wallin	Næstformand, Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA)
Henrik Peter Jørgensen	Kommunikationsdirektør, Københavns Lufthavne (CPH)
Morten Dambæk	Administrerende direktør, Naviair (tilforordnet medlem)

Sekretariatet

Udvalget er blevet sekretariatsbetjent af Transportministeriets departement og Trafikstyrelsen. Udvalgets redegørelse er løbende sendt til bemærkninger i en række ministerier.

1.3 Luftfartsudvalget arbejde

Der har været afholdt i alt 9 møder i Luftfartsudvalget, som i den forbindelse har besøgt to danske lufthavne – København og Aalborg.

Boks 1.1: Besøg i danske lufthavne

Københavns Lufthavn, hvor følgende blev drøftet:

- Københavns Lufthavns konkurrencesituation og strategi
- SAS' tilstedeværelse i lufthavnen
- EasyJets tilstedeværelse i lufthavnen
- World Flight Services' udfordringer ved at drive handlingvirksomhed i lufthavnen

Aalborg Lufthavn, hvor følgende blev drøftet:

- Aalborg Lufthavns arbejde med at skabe lokal og global tilgængelighed
- North Flying A/S' forretningsgrundlag og udfordringer på markedet for taxi-, ambulanceflyvning mm.

Kilde: Transportministeriet, 2012

Samtidig har der været afholdt en Midtvejskonference den 16. januar 2012. Formålet var at give interesserede virksomheder, organisationer, kommuner og andre myndigheder, der ikke har deltaget som faste medlemmer i udvalget, mulighed for at præsentere deres synspunkter. Midtvejskonferencen blev åbnet af transportminister Henrik Dam Kristensen.

Luftfartsudvalget har taget udgangspunkt i en række temaer, som formanden har lagt til grund for arbejdet. Udvalgmøderne har taget afsæt i en række baggrundsnotater, som sekretariatet har udarbejdet med bidrag fra luftfartsbranchen.

Program for besøg i lufthavne og Midtvejskonferencen vedlægges som bilag.

1.4 Sammenfatning

Nærværende redegørelse fra udvalget om dansk luftfart er disponeret på følgende måde:

I *kapitel 1* blev redegørelsens indledning samt udvalgets målsætning, opgaver, sammensætning og arbejde præsenteret. I *kapitel 2* følger en beskrivelse af udviklingen blandt aktører og erhverv indenfor luftfarten. Her introduceres de danske lufthavne, luftfartsselskaber, flyveskoler mv.

I *kapitel 3* redegøres for de lovgivningsmæssige rammer for luftfarten. Her beskrives luftfartsloven samt EU- og anden international lovgivning. Desuden redegøres for security-området, rejsegaranti og konkurssikring, flyve- og hviletidsreglerne, gebyrbetalingen, beskatningsforhold for luftfarten, nationalitetsregistrering og rettighedsregistrering, beskæftigelse på dansk luftfartøj, visumregler for indrejse til Danmark, sagen om Terminal A og lufttrafikstyringen.

I *kapitel 4* følger en beskrivelse af dansk indenrigsluftfart, herunder flyvningen som transportform og dens funktion i sammenbindingen af landsdelene. Desuden beskrives provinslufthavnene betydning, herunder luftfarten som kollektiv transportform, mens *kapitel 5* behandler udenrigsluftfarten, den internationale tilgængelighed til Danmark, fragt- og godstransporten samt charterflyvningen.

I *kapitel 6* beskrives sammenspillet mellem luftfarten og miljøet, herunder relevante klima- og støjspørgsmål mv., mens *kapitel 7* beskriver luftfarten i det samlede transportsystem, herunder infrastrukturen til de danske lufthavne.

Kapitel 8 beskriver en række relevante luftfartspolitiske forhold og initiativer i lande som Tyskland, Nederlandene, Sverige, Norge og Finland, mens *kapitel 9* berører dansk luftfarts vækstpotentiale. Kapitellet giver en definition af luftfarterhvervet, beskriver relevante markedstendenser, luftfarten i den samlede økonomi og berører spørgsmål som erhvervets vækstmuligheder, arbejdspladser og mobilitet. Afslutningsvis følger relevante bilag i *kapitel 10*.

2 Luftfarten i Danmark

I dette kapitel beskrives luftfarten i Danmark, herunder den seneste udvikling blandt de eksisterende aktører i det danske luftfartserhverv.

Mere overordnet fungerer luftfartssektoren ved, at luftfartsselskaber udbyder en transportydelse – flytrafik – til personer og virksomheder, der efterspørger en hurtig og sikker transportform over længere afstande.

Luftfarten får stadig større betydning i takt med øget international samhandel. Der er dog stor forskel på graden af international samhandel i forskellige brancher. Generelt er graden af international samhandel forholdsvis høj i industribrancherne, mens den er lavere i servicebrancherne. Luftfarten er i sig selv en meget åben branche med en høj importandel, men samtidig er luftfarten en forudsætning for international samhandel i en lang række brancher.

Globaliseringen og forbedrede transportmuligheder øger konkurrencen og forstærker dermed den internationale arbejdsdeling og specialisering. Det betyder, at danske virksomheder får bedre mulighed for at producere de varer og serviceydelser, de er bedst til. Samtidig forbedres virksomhedernes muligheder for at afsætte deres produkter til forbrugere verden over. Danske virksomheder indgår som underleverandører til andre virksomheder og afsætter først og fremmest produkter og serviceydelser, som indgår i den færdige produktion. På denne måde afsættes kun i mindre grad direkte til forbrugerne i andre lande. Dertil kommer, at danske forbrugere får flere valgmuligheder og adgang til billigere produkter, når de ønsker at købe en vare.

Globaliseringen indebærer også et mere internationalt orienteret erhvervsliv. For internationale virksomheder har gode flyforbindelser særlig stor betydning, da både kunder og ansatte ofte har behov for at rejse over lange afstande. Når internationale virksomheder vælger at placere deres skandinaviske eller nordeuropæiske hovedsæde i Danmark, er det bl.a. på grund af gode trafikale forbindelser.

Samtidig er indenrigsluftfarten med til at binde Danmark sammen med faste ruter mellem en række jyske lufthavne, Bornholm og København.

Luftfartslovgivningen

De grundlæggende danske regler for den civile luftfart, der baserer sig på Chicago-konventionen, er indeholdt i luftfartsloven.

Luftfartsloven er en rammelov, der indeholder en række beføjelser til transportministeren til at fastsætte nærmere regler først og fremmest af sikkerhedsmæssig karakter. De detaljerede regler, bl.a. reglerne til gennemførelse af Danmarks internationale forpligtelser fastsættes i bekendtgørelser og Bestemmelser for Civil Luftfart, de såkaldte BL'er.

Luftfartsloven består overordnet af 16 kapitler, hvoraf langt hovedparten vedrører den civile luftfart. Generelt gælder det, at luftfarten skal finde sted i overensstemmelse med luftfartsloven, medmindre andet følger af EU-forordninger. Som det fremgår nedenfor, spiller EU-reguleringen imidlertid en stadig større rolle og på en række områder finder den danske luftfartslovgivning alene anvendelse for Grønland og Færøerne, som ikke er medlem af EU, samt eksempelvis for visse typer af luftfartøjer, der ikke er EU-reguleret.¹

EU-lovgivning og anden international regulering

Luftfarten er et meget internationalt erhverv og en global transportform. Lovgivningen og reguleringen af sektoren er derfor ganske international, herunder især i regi af EU og FN (ICAO).

Det er nødvendigt med fælles internationale rammer for at skabe fair konkurrence og høj sikkerhed på tværs af landegrænserne. Rammerne for dansk luftfart fastlægges i stadig større omfang i EU. Derfor skal mulighederne for at påvirke de beslutninger, som træffes i EU-regi, udnyttes på bedste vis. Det kræver, at en aktiv indsats i EU prioriteres højt.

¹Dette gælder fx veteranfly, fly på eksperimental luftdygtighedsbevis og mindre privatfly.

EU spiller en stadig større rolle på luftfartsområdet, hvor der er etableret et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EASA). Det drejer sig også om eksempelvis konkurrenceregler, regler for lufttrafiktneste, miljø- og støjkrav og adgangen til at forhandle luftfartsaftaler med lande uden for EU.

En række luftfartsspørgsmål, skal behandles. Det gælder bl.a. nye regler, som Kommissionen har fremlagt om de serviceydelse, der foretages i lufthavne – de såkaldte groundhandlingsydelser. Det gælder nye regler om slots – altså tildeling af ankomst- og afgangstider til luftfartsselskaberne i lufthavnene – men det gælder også regler om støj fra fly.

Som udgangspunkt er det en fordel, at luftfarten er underlagt international regulering. Reguleringsmæssige tiltag vil ofte påføre luftfartserhvervet omkostninger, og af hensyn til konkurrenceforholdene er det derfor afgørende, at luftfartserhvervet i forskellige lande er underlagt de samme krav.

Luftfarten og miljøet

Luftfarten er en grænseoverskridende transportform, og det er derfor naturligt med en international tilgang til håndtering af forskellige typer af miljøspørgsmål, herunder støj, partikler, CO₂-emissioner og luftfartens øvrige klimapåvirkninger. Luftfarten står for ca. 2 % af den globale CO₂-udledning.²

Luftfarten er fra 1. januar 2012 blevet inkluderet i EU's fælles kvotehandelssystem (ETS). Ordningen omfatter alle flyvninger i, til og fra EU, af både europæiske og ikke-europæiske selskaber. Luftfartsselskaberne skal første gang aflevere kvoter i foråret 2013 på baggrund af udledningerne i 2012, og bidrager dermed som første transportform til at nedbringe CO₂-udledningen.

I de seneste 20 år har luftfarten været den transportform, der har registreret den kraftigste vækst, og væksten ser ud til at fortsætte. Flytrafik indebærer en miljøbelastning, og der vil givet komme øget fokus på sammenhængen mellem luftfart, energiforbrug, miljø og støj. Både myndigheder og branchen er i stigende grad opmærksomhed på problemstillingerne.

Luftfarten arbejder på at mindske sine udslip på flere forskellige områder, gennem nye moderne flytyper, lavere vægt, mere effektive ruter. Luftfarten har som mål at blive bæredygtig, hvilket bl.a. skal ske gennem anvendelsen af alternativt brændstof.

Luftfarten påvirker miljøet, men påvirker også omgivelserne gennem flystøj. Støjniveauet har generelt været nedadgående på grund af udfasning af de mest støjende flytyper, men en stadigt stigende rejseaktivitet med fly kan dog give støjgener.

Hvis der indføres meget restriktive miljøkrav i ét land eller i én region, er der risiko for, at luftfarten forankres i andre lande eller områder, hvor der er færre miljøkrav. Bl.a. derfor bør miljø- og støjreguleringen af luftfarten enten være global eller omfatte så mange landegrupper som muligt.

I luftfartsbranchen er der fokus på miljøaspektet, herunder fordi de stigende udgifter til brændstof udgør en meget stor andel af luftfartsselskabernes omkostninger. Dette giver tilskyndelse til at gøre flymotorerne så energieffektive som muligt.

Fremtidens luftfart er meget afhængig af industriens evner til at finde alternative brændstoffer. Interessen for dette øges i takt med prisstigningerne på konventionel olie, ønsket om at skabe forsyningssikkerhed, behovet for at reducere CO₂ udslippet og naturligvis på længere sigt at have alternativer når de fossile ressourcer bliver knappe.

Brugen af miljø- og energivenlige teknologier har stor betydning for emissionerne fra luftfarten. Moderne fly bruger betydeligt mindre brændstof, end flyene gjorde tidligere, men der er fortsat potentiale for forbedringer på dette område. Derfor arbejdes der på initiativer, som kan fremme miljø- og energivenlige teknologier inden for luftfarten, mens en sund og fair konkurrence sikres.

Der er potentielt mange synergier mellem bæredygtige løsninger og fremstillingen af biobaserede brændstoffer til fly, metoder som allerede er udviklet af danske virksomheder. Der er derfor gode muligheder for yderligere at øge udbredelsen af de teknologier, hvor Danmark allerede i dag har en stærk position.

² Kilde: World Resources Institute, International Energy Agency og International Air Transport Association.

Set fra en transportpolitisk vinkel er det vigtigt, at hensynene i forhold til miljø, konkurrenceevne, vækst og beskæftigelse balanceres.

Infrastruktur

Luftfartens infrastruktur omfatter især lufthavne, flyveledelse, vejrtjeneste og andre fysiske rammer for lufttrafikken. Langt de fleste flyrejsende er afhængige af et andet transportmiddel for at komme til og fra lufthavnen. Det er karakteristisk, at flyet kun i meget sjældne tilfælde kan bringe flypassageren til sit endelige bestemmelsessted. Lufthavne fungerer derfor i høj grad som intermodale knudepunkter, hvor flytrafikken indgår i et vigtigt samspil typisk med bil, taxi, bus, metro eller tog. Gode vej- og baneforbindelser til lufthavnene er derfor et vigtigt grundlag for en positiv trafikal udvikling i lufthavnene.

Infrastruktur handler også flyveledelse- og lufttrafikstyring, som Naviair leverer gennem sin indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste, så luftfartøjerne i de danske lufthavne kan operere sikkert og effektivt i alle faser af en flyvning. Herudover yder Naviair kommunikationstjeneste, navigationstjeneste, overvågningstjeneste samt vejrobservationstjeneste, vejrfremstillingstjeneste, luftfartsinformation, og bidrager således til en velfungerende infrastruktur i luften.

Samtidig investerer lufthavnene konstant i infrastruktur, herunder landingsbaner, terminaler, bygninger, og inventar. På denne måde skabes de fysiske og kapacitetsmæssige rammer for passagerer og flyselskaber.

Udover de direkte vej- og baneforbindelser til lufthavnene, kan større regionale investeringer også have betydning for passagergrundlaget i en given lufthavn. Eksempelvis kan en fast forbindelse over Femern Bælt betyde, at det bliver mere attraktivt for befolkning og erhvervsliv i Nordtyskland at benytte eksempelvis Københavns Lufthavn, men det kan også være en udfordring for luftfarten, hvis rejsetiden med tog reduceres væsentligt.

De trafikale behov vil skulle analyseres mere indgående ved hjælp af den nye Landstrafikmodel, der, når den foreligger i foråret 2012, vil kunne beskrive udviklingen i trafikstrømmene i hele Danmark. Landstrafikmodellen vil derved kunne give indikationer om, hvor fremtidens transportbehov primært vil opstå, og vil således være et helt centralt analyseredskab til at få skabt et sammenhængende billede af fremtidens trafik.

Landstrafikmodellen, der beskrives mere indgående senere i redegørelsen, vil grundlæggende kunne beskrive flytrafikken på samme vilkår som alle andre transportformer. Der vil bl.a. være defineret flytrafik mellem de danske lufthavne, men også til og fra udlandet, hvor konkurrencen mellem flytrafikken og andre transportformer vil indgå.

Udfordringer for luftfarten

Liberaliseringen af luftfarten har grundlæggende været gavnligt, men samtidig har udviklingen sat en række af de etablerede luftfartsselskaber, lufthavne og deres ansatte under et betydeligt pres. En række luftfartsselskaber er lukket eller opkøbt af andre selskaber i de senere år, og i den sammenhæng har flere store internationale lufthavne tabt markedsandele i væsentligt omfang.

De danske lufthavne er i hård konkurrence med en række europæiske lufthavne, og der oprettes mange flyforbindelser ud af andre skandinaviske og nordeuropæiske lufthavne. Inden for de seneste år har SAS oprettet relativt flere direkte ruter fra både Oslo og Stockholm end fra Københavns Lufthavn.

I dag er lufthavnene i store befolkningscentre som Berlin og Hamborg forholdsvis små, men i Berlin er man netop ved at færdiggøre en ny storlufthavn, som på sigt kan øge kapaciteten og dermed give konkurrence.

Udviklingstendenserne i den seneste årrække har gjort det til en udfordring for det danske samfund at fastholde Københavns Lufthavn som en international hub. Det er ingen selvfølge, at Københavns Lufthavn vil kunne fastholde sin position i fremtiden. Set over en længere historisk tidshorisont har Københavns Lufthavn ikke haft samme vækst i antallet af passagerer, som andre store internationale lufthavne i Nordeuropa.

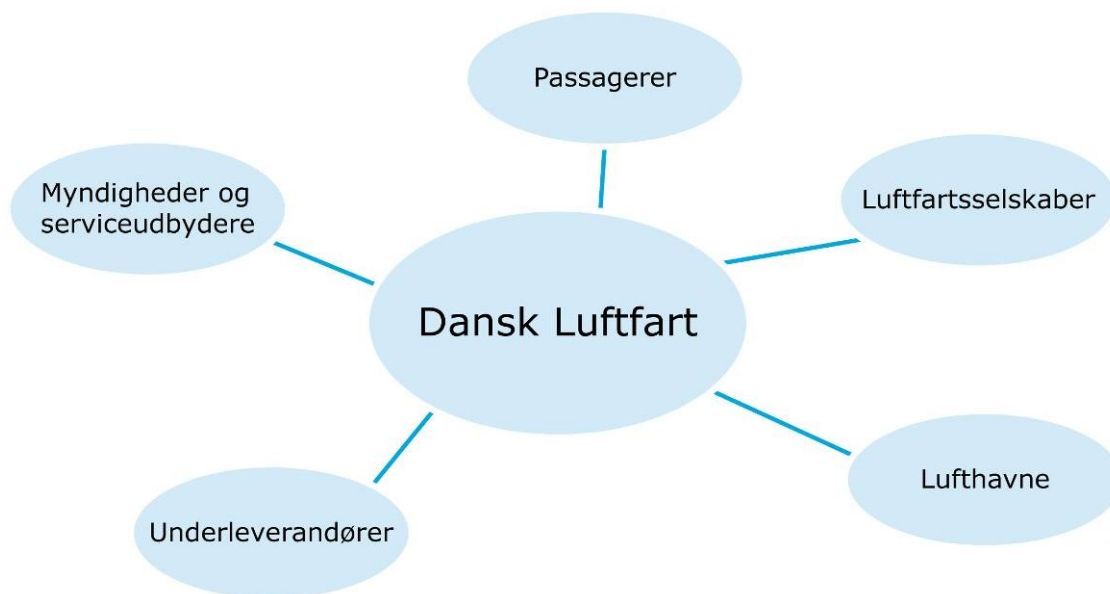
Hovedaktørerne i dansk luftfart

Mere overordnet omfatter aktørerne i dansk luftfart både passagerer, luftfartsselskaber, lufthavne samt forskellige underleverandører, fx cateringvirksomheder, myndigheder mv. En lang række luftfartsselskaber opererer med udgangspunkt i danske lufthavne. Dertil kommer en række mindre luftfartsselskaber, taxiselskaber og luftfartsskoler.

Privatflyvningen og den mindre kommercielle luftfart udgør en vigtig del af den såkaldte "fødekæde" inden for dansk luftfart. Det gælder eksempelvis i forhold til rekruttering af piloter, hvor man først uddanner sig som pilot til mindre privatfly, derefter til erhvervspilot til mindre fly, for til sidst at uddanne sig til erhvervspilot til helt store fly. "Fødekæden" har også betydning hvad angår lufthavne, hvor de mindre lufthavne fungerer som leverandører af passagerer til de store lufthavnes udenrigsruter.

Som figuren nedenfor viser, omfatter luftfartserhvervet i Danmark en lang række aktører:

Figur 2.1: Hovedaktører i dansk luftfart



Kilde: Transportministeriet, 2012.

Dette er en relativt bred afgrænsning af erhvervet, hvor virksomhederne bl.a. kan inddeles efter deres tilknytning til erhvervet samt om de:

- beskæftiger sig med infrastruktur, fx lufthavne eller lufttrafiktjenesten Naviair
- er operatører, som fx luftfartsselskaber
- er serviceleverandører, som fx handlingselskaber i en lufthavn
- leverer service til passagerer i lufthavne, som fx restauranter, butikker, biludlejning mv.
- beskæftiger sig med uddannelse, som fx flyskolerne
- beskæftiger sig med vedligeholdelse af flydele og produktion af komponenter

En måde at opgøre den samfundsmæssige betydning af et erhverv er at se på antallet af beskæftigede. Hvis den seneste udgave af "Nøgletal for Transport", som er udgivet af Transportministeriet og Danmarks Statistik i marts 2010, benyttes, var der i 2007 13.268 beskæftigede inden for Lufttransport.³ Afgrænsningen af luftfartserhvervet i Danmark behandles dog mere tilbundsående senere i denne redegørelse.

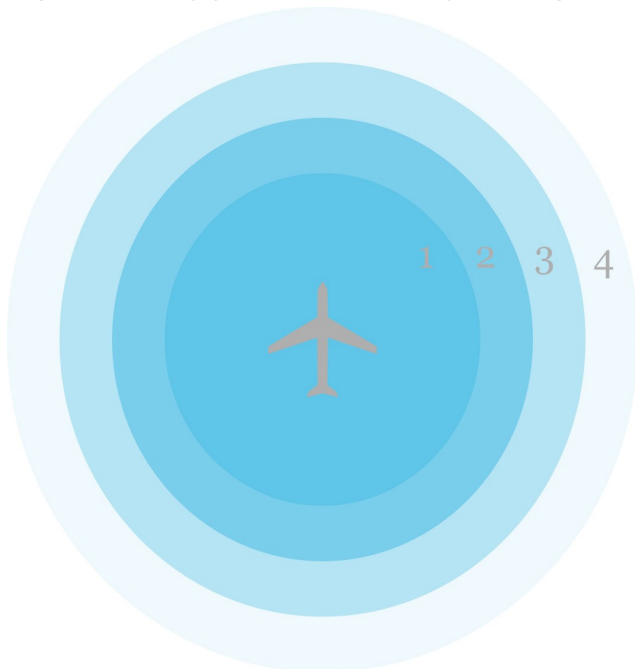
En nationaløkonomisk opgørelse af luftfarten fanger dog ikke luftfartens betydning i et bredere samfundsøkonomisk perspektiv. Gode transportforhold har stor betydning for samfundsudviklingen, bl.a. fordi transportforholdene har stor betydning for omfanget og lokaliseringen af erhvervsaktiviteten. Luftfart er en vigtig forudsætning for en lang række værdiskabende aktiviteter. Luftfartserhvervet er vidt forgrenet og har betydning for en række afledte brancher, hvor restaurationsbranchen, erhvervsrejser og krydstogsturisme kan nævnes som eksempler.

³ Kilde: Tabel 15 i "Nøgletal". Statistikken omfatter hel- og deltidsbeskæftigede på arbejdspladser i transportsektoren.

Det danske luftfartserhverv består af personer, som er direkte beskæftiget i erhvervet, samt personer som arbejder i indirekte relaterede erhverv. Udover den direkte beskæftigelse i flyselskaber med base i Danmark eller de danske lufthavne, findes der en række arbejdspladser i luftfartsrelaterede erhverv som flyreparation og vedligehold.

Luftfartens internationale brancheorganisation International Air Transport Association (IATA) vurderer, at luftfartserhvervet i Danmark afføder 45.000 jobs. Skal luftfartserhvervet i en bredere forstand defineres, kan man kategorisere erhvervet indenfor fire ringe. Den første ring består, ifølge IATA, af ca. 29.000 direkte beskæftigede i luftfartserhvervet, mens den anden ring består af ca. 10.000 indirekte beskæftigede i luftfartserhvervet. Den tredje ring består af arbejdspladser som er understøttet af forbruget fra de ansatte, hvilket ifølge IATA kan estimeres til omkring 6.000 arbejdspladser. Den yderste ring er jobs der eksisterer i kraft af katalytiske effekter, fx i turismeerhvervet, hvilket er omkring 5.000 jobs.

Figur 2.2: Luftfartserhvervets fire ringe



Kilde: Transportministeriet, 2012

Figurens forudsætninger:

1. ring	Ca. 29.000 direkte beskæftigede i luftfartserhvervet
2. ring	Ca. 10.000 indirekte beskæftigede i luftfartserhvervet
3. ring	Ca. 6.000 arbejdspladser understøttet af forbruget fra ansatte i luftfartserhvervet
4. ring	Ca. 5.000 arbejdspladser eksisterer i kraft af katalytiske effekter, fx turisme
I alt	Ca. 45.000 arbejdspladser i luftfartserhvervet i Danmark

Kilde: Transportministeriet, 2012.

Til sammenligning viser beskæftigelsestallene for en række britiske lufthavne, at der, som tommelfingerregel, er ca. 1000 direkte beskæftigede i lufthavnene pr. 1 mio. passagerer.⁴ Dog med det forbehold at antallet af direkte beskæftigede er mindre i de lufthavne, der baserer sig på lavpristrafik. I Københavns Lufthavn, der er arbejdsplads for 22.000 ansatte og i 2011 havde et passagertal på 22,7 mio., er de britiske erfaringer sigende.

Det ses af tabellen nedenfor, at udviklingen i det samlede passagertal for danske lufthavne med over 15.000 passagerer var stigende indtil 2008, mens der var et væsentligt fald i 2009. I 2010 var det samlede passagertal igen oppe på 2008 niveau, mens den opadgående tendens i passagertallet i 2011 fortsatte; jf. tabel 2.1.

⁴ Oxford Economic Forecasting, oktober 2006: <http://www.oef.com/Free/pdfs/Aviation2006Final.pdf>.

Tabel 2.1: Det samlede passagertal for danske lufthavne 2005-2011 (i tusinder)

Lufthavne	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
København	19.980	20.878	21.410	21.530	19.715	21.501	22.725
Billund	2.037	1.886	2.265	2.549	2.297	2.570	2.711
Aalborg	684	782	992	1.049	1.127	1.327	1.380
Aarhus	538	553	571	573	526	562	591
Karup	197	211	219	200	166	311	293
Bornholm	162	224	232	194	190	249	237
Esbjerg	180	200	182	96	94	85	89
Sønderborg	62	65	74	67	60	71	72
Roskilde	32	33	33	30	27	25	33
Odense	7	11	14	18	21	14	21
I alt	23.879	24.843	25.992	26.306	24.223	26.715	28.152

Kilde: Trafikstyrelsen, 2012

For så vidt angår flyfragt er de væsentligste lufthavne Københavns Lufthavn og Billund. Tabellen nedenfor viser udviklingen i flyfragt siden 2005 for de to lufthavne; jf. tabel 2.2.

Tabel 2.2: Flyfragt over Københavns Lufthavn og Billund Lufthavn (1000 tons)

		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
CPH	Ankommende	42	48	51	47	42	42	42
	Afgående	55	51	62	54	50	53	56
	Transfer	258	281	283	245	220	214	235
	I alt	355	380	396	346	312	309	333
Billund	Ankommende	26	27	26	25	22	34	30
	Afgående	26	29	33	31	23	28	33
	Transfer	-	-	-	-	-	-	-
	I alt	52	56	59	56	45	62	63

Kilde: Trafikstyrelsen, 2012.

2.1 Lufthavnene

I Danmark findes et antal lufthavne,⁵ helikopterflyvepladser og helikopterdek på olieplatforme i Nord-søen. En del af disse lufthavne er offentlige tilgængelige og åbne for erhvervsmæssig lufttrafik. Samtidig har hospitalsflyvning haft stor betydning i forbindelse med ambulanceflyvninger af akutte patienter.

I det følgende beskrives de større offentligt tilgængelige lufthavne med flere end 15.000 passagerer årligt.⁶ Det drejer sig om følgende lufthavne, som beskrives mere detaljeret senere i redegørelsen:

- Aalborg Lufthavn
- Aarhus Lufthavn
- Billund Lufthavn
- Bornholms Lufthavn
- Esbjerg Lufthavn
- Karup Lufthavn
- Københavns Lufthavn, Roskilde
- Københavns Lufthavn, Kastrup
- Odense Lufthavn

⁵ Herunder større internationale IMC-flyvepladser (Instrument Meteorological Conditions) og mindre VMC-flyvepladser (Visual Meteorological Conditions).

⁶ Antal passagerer er opgjort som summen af både ankommende og afrejsende passagerer

- Sønderborg Lufthavn

Figuren nedenfor viser lufthavnenes placering i Danmark; jf. figur 2.3.

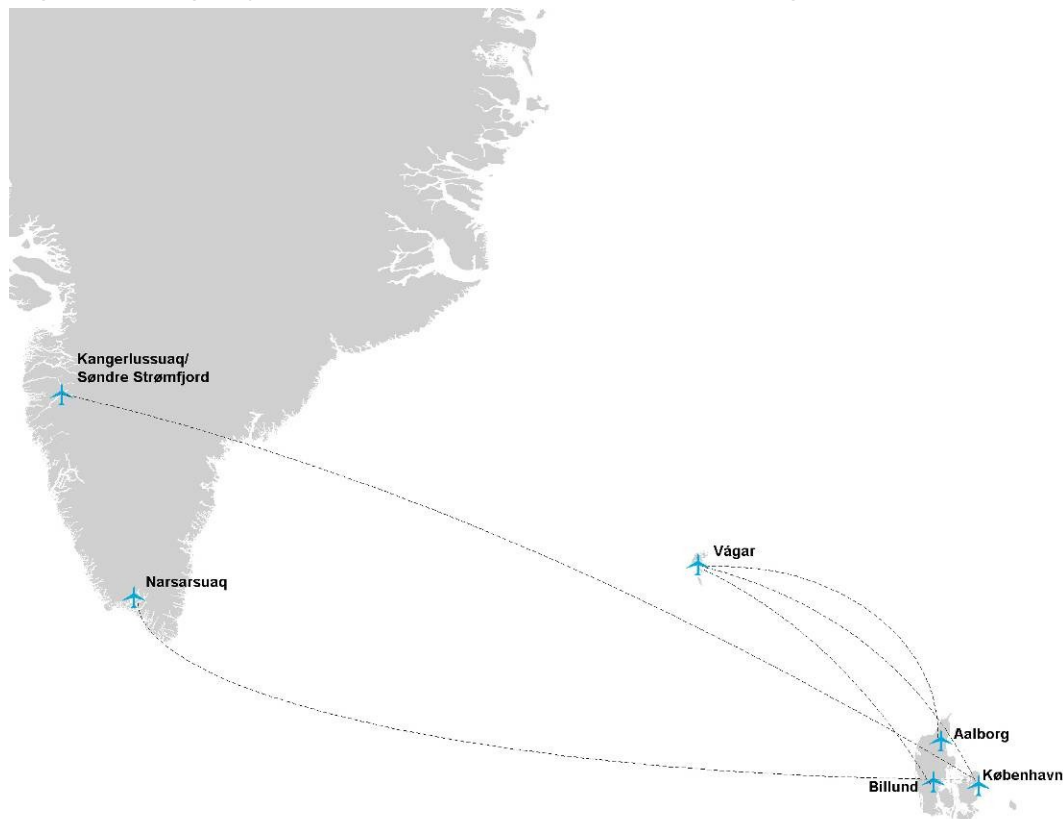
Figur 2.3: Lufthavne i Danmark



Kilde: Transportministeriet, 2012

Flytrafikken til og fra Grønland og Færøerne, som beskrives mere detaljeret senere i redegørelsen, betragtes i visse sammenhænge som dansk indenrigsluftfart. Det er nødvendigt enten at flyve eller sejle til henholdsvis Grønland og Færøerne. Der flyves primært til Kangerlussuaq (Søndre Strømfjord) samt Vágar lufthavne fra Danmark, men i nogle sommermåneder flyves der ligeledes mellem Aalborg-Vágar samt København-Narsarsuaq (i Sydgrønland). Figuren nedenfor viser trafikken mellem Danmark, Færøerne og Grønland; jf. figur 2.4.

Figur 2.4: Flytrafikken mellem Danmark, Færøerne og Grønland



Kilde: Transportministeriet, 2012.

Danmark har i sammenligning med andre lande – set i forhold til indbyggertal og geografisk størrelse – et stort antal indenrigsruter. Disse ruter er med til at sikre regional tilgængelighed til de forskellige landsdele i Danmark. Danmark skal være et land med en høj grad af regional balance, og her har indenrigsflyruterne stor betydning. Dertil kommer, at flyforbindelser til destinationer i udlandet kan forbedre den internationale tilgængelighed til regionerne.

De større offentlige tilgængelige lufthavne i Danmark befinder sig i en struktur, hvor Københavns Lufthavn er en central del i et rutenetværk, der til dels fødes af de omkringliggende provinslufthavne. Københavns Lufthavn er den lufthavn, der har det største antal passagerer, mens Billund er den største lufthavn i provinsen. Hovedparten af flyvningen til og fra Danmark sker på nuværende tidspunkt via Københavns Lufthavn og Billund Lufthavn.

I følgende afsnit redegøres summarisk for de danske lufthavne, som også beskrives mere detaljeret senere i redegørelsen.

Københavns Lufthavn

Københavns Lufthavn A/S blev i 1990 omdannet til et statsligt aktieselskab. Staten har af flere omgange solgt aktier, men er stadig storaktionær med 39,2 %.⁷ I dag er den canadiske pensionskasse Ontario Teacher's Pension Plan Board (OTPP) næststørste aktionær.

Sammen med Macquarie European Infrastructure Fund III (MEIF3) er der etableret et fællesjet holdingselskab, Copenhagen Airports (CAD), der ejer 57,7 % af aktierne. OTPP og MEIF3 har indgået en aktionæroverenskomst og har dermed tilsammen den bestemmende aktiemajoritet i Københavns Lufthavn.

⁷ Indtil da havde lufthavnene været ejet af den danske stat, men i 1994 solgte staten 25 % af aktierne til private investorer, og i 1996 og 2000 solgte staten yderligere henholdsvis 24 % og 17 % af aktierne. Pr. 31. december 2010 udgjorde aktiekapitalen i Københavns Lufthavn nominelt 784,8 mio. kr. Copenhagen Airports Denmark ApS ejede ved udgangen af 2008 53,7 % af aktiekapitalen og Staten 39,2 %. Udover Staten og Copenhagen Airports Denmark ApS er der ingen aktionærer, der ejer over 5 %.

Københavns Lufthavne A/S har ca. 2.000 ansatte. I alt er der ca. 22.000 ansatte i de mange forskellige selskaber i lufthavnen, og lufthavnen er Danmarks største arbejdsplads.

I forbindelse med udvalgets arbejde er der drøftet fordele og ulemper ved henholdsvis privat og offentligt ejerskab af lufthavne. Udvalget har dog ikke taget endeligt stilling til ejerskabsspørgsmålet. Til sammenligning i forhold til Københavns Lufthavn viser boksen nedenfor, hvordan ejerforholdene i tre udenlandske lufthavne, nemlig Amsterdam-Schiphol, Stockholm-Arlanda og Berlin-Brandenburg, ser ud; jf. boks 2.1.

Boks 2.1: Ejerforholdene i tre udenlandske lufthavne

Amsterdam-Schiphol⁸

70 % er statsejet
20 % ejes af Amsterdam Kommune
8 % ejes af Aéroports de Paris
2% ejes af Rotterdam Kommune

Stockholm-Arlanda⁹

Ejes af Swedavia, som er statsejet

Berlin-Brandenburg¹⁰

37 % ejes af delstaten Brandenburg
37% ejes af delstaten Berlin
26% ejes af staten

Kilde: Transportministeriet, 2012.

For at vende tilbage til Københavns Lufthavn ses de tre største selskaber i lufthavnen og deres andel af passagererne målt på antal afrejsende og ankomende passagerer i 2011:

Tabel 2.3: Andel af antal afrejsende og ankomende passagerer CPH, 2011

Flyselskab	Andel af passagerer i 2011 i %
SAS	41,2
Norwegian	11,1
Cimber Sterling	7,5
Øvrige 286 selskaber tilsammen	40,2

Kilde: Trafikstyrelsen, 2012.

Det fremgår, at SAS har 41,2 % af passagererne, og at de 3 største selskaber tilsammen har en andel på 59,8 %. De øvrige i alt 286 selskaber, der i 2011 befløj Københavns Lufthavn, havde tilsammen en andel på 40,2 %, hvoraf den største andel var på 4,2 %.¹¹

Fra Københavns Lufthavn var der i 2011 direkte flyforbindelse til i alt omkring 140 destinationer verden over. Det er i denne sammenhæng interessant, at af de indenrigspassagerer der i 2011 fløj til Københavns Lufthavn, valgte i alt 27,6 % af passagererne at flyve videre fra København til en udenlandsk destination indenfor 24 timer.¹²

Det samlede set-up af lufthavnens serviceydelser til passagerer og luftfartselskaber og luftfartsselskabernes rutenet, hvor især SAS bruger Københavns Lufthavn som knudepunkt for sit internationale rutenet, indebærer, at erhvervslivet i hovedstaden og i resten af Danmark har en bedre tilgængelighed til Europa og oversøiske destinationer end Danmarks indbyggertal ellers synes at kunne berettige til. Denne situation er underbygget efter etableringen af den faste forbindelse til Sverige og dermed den større nærhed til det svenske marked.

⁸ Jf. dokument 34: "Rapport om ejerforholdene i Schiphol Lufthavn - Moody's Investors Service".

⁹ Kilde: <http://www.swedavia.se/en/Start-page/About-Swedavia/>

¹⁰ Kilde: <http://www.berlin-airport.de/EN/UeberUns/DasUnternehmen/Beteiligungsverhaeltnisse.html>

¹¹ Easyjets andel af antal afrejsende og ankomende passagerer i Kastrup Lufthavn var i 2011 4,2%.

¹² Kilde: Trafikstyrelsen.

Et godt eksempel på SAS' rutenet samt vigtigheden af transferpassagerer i lufthavnene illustrerer ruten København-Gdansk. Denne SAS-rute beflyves af et fly med 88 sæder. Den 16. januar 2012 var der i alt 85 passagerer ombord. Af disse 85 passagerer var blot 16 passager lokalt afrejsende fra København, mens de resterende 69 var transferpassagerer. Det er værd at bemærke, at disse mange transferpassagerer kom fra vidt forskellige byer som Karup, Amsterdam og New York; jf. tabel 2.4.

Tabel 2.4: Transferpassagerer* fra ruten København-Gdansk SK755 16. januar 2012

Amsterdam	10	Karup	3
Stockholm	10	Oslo	2
Bruxelles	7	New York	2
Bremen	6	Washington	2
Bangkok	5	Aarhus	2
Helsinki	5	Göteborg	2
Turku	4	Riga	1
Kristiansand	3	Düsseldorf	1
Hamborg	3	Stuttgart	1
I alt 69 transferpassagerer			

* Den generelle transferandel i CPH var i ca. 20-25 % i 2011, mens den for de resterende lufthavne i Danmark var under 20 %.

Kilde: SAS, 2012.

Også selskaber som Cimber Sterling og Norwegian har fundet, at Københavns Lufthavn er et attraktivt knudepunkt for deres rutenet. Siden nytår 2010 har endvidere lavprisoperatøren Easyjet opereret den nyetablerede lavprisfinger Go.

Den gode internationale tilgængelighed anses for en styrkeposition for erhvervslivets lokaliseringsvalg og for fastholdelsen af virksomheder i Danmark.

Lufthavnen er vokset fra 12,5 mio. passagerer i 1990 over 18,1 mio. passagerer i 2000 til 21,5 mio. passagerer i 2010. Størrelsesmæssigt er lufthavnen blevet relativt mindre i Europa. I 1998 var lufthavnen den 10. største lufthavn. 10 år senere i 2008 var placeringen den 15. største, denne placering blev fastholdt i 2010, mens Københavns Lufthavn med et passagertal på 22,7 mio. i 2011 placerede sig som den 14. største lufthavn i Europa. I denne sammenhæng skal det dog bemærkes at opgørelsen omfatter både netværkslufthavne, som fx Amsterdam og Frankfurt, samt lufthavne der ikke er egentlige netværkslufthavne, fx Palma.

Københavns Lufthavns mål er at runde 30 mio. passagerer på årsbasis i 2020. Hvorvidt det bliver en realitet eller ej, vil også blive påvirket af udefrakommende faktorer som den økonomiske situation i Danmark og den internationale verden samt eventuelle askeskyer og terroranslag mod luftfarten.

Copenhagen Economics skriver i en rapport fra maj 2009 "Der er noget i luften" om udfordringerne og mulighederne for hovedstadens internationale tilgængelighed. Rapporten viser, at det såvel er antallet af de direkte ruter som ruternes frekvens, der har betydning for tilgængeligheden. Tilgængeligheden for Københavnsregionen vurderes på den baggrund som den sjette bedste i Europa kun overgået af Amsterdam, Paris, Frankfurt, München og Bruxelles. Samtidig er de indirekte ruter også medvirkende til at øge den internationale tilgængelighed og gode forbindelser til større knudepunkter i andre lande er væsentligt. Det er derfor vigtigt for Københavns internationale tilgængelighed, at regionens lufthavn er i stand til at tiltrække luftfartsselskaber, der åbner mange ruter og flyver med høje frekvenser til lufthavne, hvor passagererne kan komme videre ud i verden.

Oxford Economics har i en rapport "Economic Benefit from Air Transport in Denmark" fra september 2011 beskrevet de økonomiske fordele af luftfartserhvervet i Danmark. Særligt peger rapporten på:

- at luftfartserhvervets bidrag til det danske bruttonationalprodukt (BNP) er ca. 20 mia. kr. svarende til 1,2 % af den samlede BNP
- at erhvervet har betydning for antallet af jobs i Danmark, hvor de direkte arbejdspladser er opgjort til 29.000, mens de indirekte arbejdspladser er opgjort til 16.000 gennem luftfartserhvervets fødekæde og 5.000 indirekte arbejdspladser i turisterhvervet
- at der er tale om arbejdspladser med høj produktivitet
- at luftfartserhvervets bidrag til de offentlige finanser gennem skatter fra sektoren og de direkte ansatte svarer til ca. 2,3 mia. kr.

Rapporten konkluderer bl.a., at luftfartserhvervet er en væsentlig bidragsyder til Danmarks økonomi samtidig med, at det giver fordele til samfundet og landets befolkning, herunder til befolkningens mobilitet.

Provinslufthavnene

Provinslufthavnene er meget forskellige i størrelse, målt på antallet af passagerer. Kommunerne har desuden organiseret ejerskabet af provinslufthavnene vidt forskelligt.

De større provinslufthavne er kommunalt ejede – bortset fra Roskilde Lufthavn, der som nævnt ejes af Københavns Lufthavne A/S, og den statsejede Bornholms Lufthavn. Der er med en ændring af luftfartsloven skabt grundlag for, at kommuner og kommunale fællesskaber kan eje og drive lufthavne med tilknyttet virksomhed på et forretningsmæssigt grundlag og i den forbindelse fastsætte betaling for benyttelse af lufthavnen.¹³

I det følgende er ejerforholdene for hver provinslufthavn kort omtalt.

Billund

Billund Lufthavn blev anlagt som en privat lufthavn til brug for virksomheden LEGO. Lufthavnen blev i 1964 omdannet til en offentlig lufthavn og åbnet for ruteflyvning. Lufthavnen var oprindeligt organiseret som et andelsselskab, men blev i 1997 omdannet til et aktieselskab.¹⁴

En række provinslufthavne har rettet fokus mod etablering af udenrigsruter, og der findes allerede et større antal udenrigsdestinationer fra Billund Lufthavn. Det relativt store antal udenrigsafgange fra Billund Lufthavn giver især rejsende fra Vestdanmark gode muligheder for at flyve direkte til en række europæiske destinationer, men der er stadig udviklingsmuligheder.

Billund Lufthavn er med sin beliggenhed og sin nuværende status den bedste vstdanske mulighed for at få og fastholde direkte ruter til udlandet. Billund Lufthavn har for tiden højfrekvente ruter til de store hubs i Amsterdam, Frankfurt, München, Paris og London. På samme måde er der netværksruter til Stockholm, Oslo, Manchester, Riga, Düsseldorf og Bruxelles. Hertil kommer direkte ruter, herunder sæsonruter til en lang række øvrige destinationer, både forretningsruter og fritidsruter.

Der er således mulighed for at flyve til internationale destinationer fra flere lufthavne i Jylland. Det gælder ikke mindst fra Billund Lufthavn, hvor der flyves til en lang række internationale destinationer med rute- og charterfly. Også fra bl.a. Aalborg, Esbjerg og Aarhus er der mulighed for at flyve til visse internationale destinationer. Dermed behøver turister og erhvervsfolk fra Fyn og Jylland ikke altid at skulle flyve via København.

Aalborg

Lufthavnen er anlagt under 2. verdenskrig som militær lufthavn. Den civile Aalborg Lufthavn ligger på den militære lufthavn og er organiseret som et andelsselskab.¹⁵ Udviklingen har i de seneste par år vist, at Aalborg kan opretholde forretningsruter til både Amsterdam og Oslo, og direkte sæsonruter til en række øvrige lufthavne.

¹³ Ved en ændring af luftfartsloven lov nr. 470 af 19. maj 2011.

¹⁴ Det ejes nu af Vejle, Kolding, Billund, Horsens, Fredericia, Hedensted, Ikast-Brande og Skanderborg kommuner.

¹⁵ Andelsselskabet er ejet af Aalborg, Jammerbugt, Rebild, Brønderslev, Frederikshavn og Vesthimmerland kommuner.

Aarhus

Lufthavnen er anlagt under 2. verdenskrig som militær lufthavn, der nu er lukket. Aarhus Lufthavn er nu organiseret som et aktieselskab, ejet af følgende kommuner: Aarhus, Randers, Norddjurs, Syddjurs og Favrskov.

Karup

Karup Lufthavn blev anlagt under 2. verdenskrig som en militær lufthavn. Lufthavnen blev i henhold til Folketingsbeslutning af 20. maj 1965 angående civil benyttelse af de militære flyvestationer åbnet for civil ruteflyvning, og siden har der været civil flyvning på lufthavnen. Karup Lufthavn er organiseret som et andelsselskab.¹⁶

Bornholm

Bornholms Lufthavn er anlagt i 1940, og lufthavnen har haft ruteflyvning til København siden da. Lufthavnen er ejet af staten. Lufthavnen er organisatorisk en del af Trafikstyrelsen.

Bornholm har som den største danske ø uden fast forbindelse til resten af landet nogle særlige transportmæssige vilkår, som ikke kan håndteres gennem udbygning af de overordnede veje og jernbaner. Lufthavnen har som infrastrukturanlæg en central rolle for at sikre, at flytrafikken kan tilfredsstille den efterspørgsel, der er for flytransport til og fra Bornholm.

Esbjerg

Esbjerg fik en statslufthavn i 1937, hvorfra der bl.a. var en rute til København. I 1971 blev statslufthavnen afløst af den nuværende lufthavn, der er anlagt af Esbjerg Kommune. Lufthavnen er organisatorisk en del af Esbjerg Kommune. Kommunen ejer alle arealer, bygninger, tekniske installationer og start- og rullebaner.

Esbjerg Lufthavn havde en indenrigsrute til København 1937 – 2000, og i perioden 2000 – 2007 havde lufthavnen en udenrigslavprisrute. Esbjerg Lufthavn er primærlufthavn for trafikken i forbindelse med off-shore aktiviteterne i Nordsøen og har desuden en mindre del regional international trafik. Esbjerg Lufthavns indenrigsflyvning blev indstillet efter åbningen af den faste forbindelse over Storebælt 1997 – 1998.

Odense Lufthavn

Odense Lufthavn blev anlagt under 2. verdenskrig af den tyske besættelsesmagt. Lufthavnen har efterfølgende været drevet af staten indtil den 1. januar 1998, hvor den blev overdraget til selskabet Odense Lufthavn s.m.b.a., som i dag er ejet af Odense, Nordfyns og Kerteminde Kommuner.

Med udgangen af 1998 ophørte ruteflyvningen til/fra Odense Lufthavn som følge af konkurrencen fra Storebæltforbindelsen, men charterflyvningen er inden for de seneste år i højsæsonen begyndt at vinde frem, således at der nu flyves til en række destinationer i Sydeuropa og Nordafrika.

Sønderborg

Sønderborg Lufthavn er anlagt i 1968 - 1969. Kommunen og amtet afholdt anlægsudgifterne til banen, mens Cimber Air afholdt udgifterne til opførelse af terminalbygning, tårn og de nødvendige faciliteter. Cimber Air drev Sønderborg Lufthavn i de første år.

Sønderborg Lufthavn var indtil årsskiftet 2006/2007 organiseret som et andelsselskab ejet af flere kommuner, men nu er lufthavnen ejet af Sønderborg Kommune og organiseret som en driftsorganisation.

Sønderborg Lufthavns opland, der bl.a. består af Sønderborg, Als, Haderslev, Aabenraa og Flensborg, er vigtig for regionens kontakt til København og andre destinationer.

Roskilde

Roskilde lufthavn er anlagt i 1973. Roskilde Lufthavn er en del af Københavns Lufthavne A/S. Roskilde Lufthavn bliver primært benyttet til skole-, taxa- og træningsflyvning. Der flyves til Anholt og Læsø om sommeren fra Roskilde Lufthavn.

¹⁶ Andelsselskaber er ejet af følgende kommuner: Herning, Holstebro, Viborg, Ikast-Brande, Skive, Ringkøbing-Skjern, Silkeborg, Struer og Lemvig.

Senere i redegørelsen følger en uddybende beskrivelse af lufthavnene i Danmark, Grønland og Færøerne.

2.2 Luftfartsselskaber

I Danmark er der 23 luftfartsselskaber, som har dansk EU-licens til at udføre trafikflyvning.¹⁷ Det vil sige, at de frit kan udføre flyvninger med transport af passagerer, fragt og post mv. inden for EU. Herudover er der to luftfartsselskaber der har en dansk koncession til at udføre flyvning med transport af passagerer, fragt og post mv. Dette drejer som om Atlantic Airways og Air Greenland.¹⁸

Boks 2.2: Luftfartsselskaber med dansk EU-licens eller dansk koncession

Air Alsie A/S (Sønderborg)	HelicoApS (Jordrup)
Atlantic Airways (Færøerne)	Jet Time A/S (Kastrup)
Air Greenland A/S (Grønland)	NEWCOPTER (København)
BEL AIR Aviation A/S (Holsted)	Nordic Air Ambulance (København Ø)
BenAir A/S (Skjern)	North Flying A/S (Nørresundby)
CHC Denmark ApS (Esbjerg)	Primera Air Scandinavia A/S (København)
Cimber Sterling A/S (Sønderborg)	SAS Danmark A/S (Kastrup)
Copenhagen Air Taxi A/S (Roskilde)	Star Air A/S (Dragør)
DanCopter A/S (Esbjerg)	Starling Air A/S (Marstal)
Danish Air Transport A/S (Vamdrup)	SUN-AIR of Scandinavia A/S (Billund)
Execujet Europe A/S (Roskilde)	Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S (Dragør)
Falck DRF Luftambulance A/S (København)	UNI-FLY A/S (Svendborg)
FlexFlight Aps (Roskilde)	

Kilde: Trafikstyrelsen, 2012.

Ud af de 23 selskaber med dansk EU-licens har 13 selskaber en såkaldt stor licens,¹⁹ som betyder, at de opererer luftfartøjer, hvis højeste tilladte startmasse²⁰ er større end 10 tons, har flere end 20 sæder eller hvis årlige omsætning udgør over 3 mio. euro.

Selskaberne fremgår af nedenstående, hvor også selskabernes størrelse målt på egenkapital, omsætning og driftsresultat fremgår; jf. tabel 2.5.

¹⁷ I henhold til EU-forordning nr. 1008/2008 af 24. september 2008.

¹⁸ Grønlandske og færøske luftfartsselskaber kan ikke tildeles EU-licenser idet deres hovedvirksomhed ikke er beliggende i en medlemsstat.

¹⁹ De såkaldte kategori A-selskaber.

²⁰ Forkortelsen MTOM (Maximum Take-Off Mass) er den maksimalt tilladte startmasse.

Tabel 2.5: Luftfartsselskaber med dansk EU-licens ved seneste årsregnskab (mio.):*

Luftfartsselskab	Egenkapital i seneste årsregnskab	Omsætning i seneste årsregnskab	Nettoresultat
SAS Group**	14.438,0 SEK	40.723,0 SEK	-2.218,0 SEK
Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S	285,1 DKK	3.372,8 DKK	197,0 DKK
Star Air A/S	153,6 DKK	731,7 DKK	70,4 DKK
SUN-AIR of Scandinavia A/S	85,6 DKK	296,4 DKK	12,6 DKK
Danish Air Transport A/S	45,6 DKK	N/A***	14,9 DKK
Jet Time A/S	39,5 DKK	714,0 DKK	11,3 DKK
Air Alsie A/S	30,4 DKK	284,1	5,1 DKK
North Flying A/S	19,0 DKK	75,5 DKK	0,3 DKK
BenAir A/S	5,1 DKK	44,2 DKK	0,0 DKK
Primera Air Scandinavia A/S	0,5 DKK	N/A***	0,2 DKK
Execujet Europe A/S	-12,8 DKK	N/A***	-0,4 DKK
CHC Denmark ApS	-11,5 DKK	N/A***	-30,0 DKK
Cimber Sterling A/S	-205,6 DKK	1.871,4 DKK	-246,3 DKK

* Årsregnskaberne som fremgår af tabellen er opgjort 7. februar 2012.

** SAS Group omfatter de nationale luftfartsselskaber SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA og SAS Sverige, som har henholdsvis dansk, norsk og svensk EU-licens.

*** N/A: Data ikke tilgængelig

Kilde: Trafikstyrelsen, 2012.

SAS

SAS blev grundlagt i 1946 ved en sammenlægning af de tre nationale luftfartsselskaber i Danmark, Norge og Sverige. I 1951 dannedes SAS-Konsortiet, der nu som Scandinavian Airlines indgår i SAS Group med norske Widerøe og finske Blue1.

Ejerskabet har siden 2001 været struktureret med et svensk børsnoteret holdingselskab SAS AB øverst, ejet halvt af de tre skandinaviske stater og halvt af private, primært skandinaviske investorer. – SAS Group har ca. 15.000 ansatte, opererer ca. 230 luftfartøjer og transporterede i 2010 ca. 27 mio. passagerer.

Thomas Cook Airlines Scandinavia A/S

Thomas Cook Airlines Scandinavia er et charterflyselskab, som blev etableret den 1. januar 1994. Selskabet hed tidligere MyTravel Airways og før det PremiAir. Thomas Cook Airlines Scandinavia hører under Thomas Cook Northern Europe, som er ejet af the Thomas Cook Group. Sammen med søsterselskabet i Storbritannien, Thomas Cook Airlines UK, Condor i Tyskland og Thomas Cook Airlines Belgium opererer selskabet i alt ca. 97 luftfartøjer. Thomas Cook Airlines Scandinavia har omkring 920 ansatte.

Star Air A/S

Star Air A/S blev grundlagt i 1987, og er et dansk fragtflyselskab som en del af AP Møller-Mærsk Gruppen, der er specialiseret i denne form for lufttransport. Star Air har knap 200 ansatte.²¹

SUN-AIR of Scandinavia A/S

Sun-Air blev grundlagt i 1978, hvor renovering af og handel med fly var det egentlige forretningsgrundlag for selskabets stifter og ejer Niels Sundberg. I 1996 blev SUN-AIR franchisepartner med British Airways og alle ruteflyvninger opereres under denne aftale. SUN-AIR har hovedsæde i Billund og afdelinger i Aarhus og Thisted. Charterafdelingen arrangerer under brandet JoinJet individuelle VIP-flyrejser for virksomheder, grupper, musikbands og sportsklubber. SUN-AIR beskæftiger 160 medarbejdere inden for ruteflyvning og ad hoc charter, salg af fly og reservedele, leasing samt flyværksted.

Danish Air Transport A/S

Danish Air Transport A/S (DAT) blev grundlagt i 1989 med hovedsæde i Vamdrup. DAT udfører fastvingeflyvninger og dermed beslægtede aktiviteter såvel med egne som med leasede fly. I den forbindelse har selskabet indgået aftaler om leje af fly på langtidskontrakter. DAT råder over omkring 18 fly og har omkring 250 ansatte.

²¹ Heraf 113 piloter, 42 mekanikere og 39 i administrationen.

DAT flyver en række indenrigsruter i Norge, heraf nogle som offentlig service trafik, udenrigsruter som Esbjerg/Billund til Stavanger. Herudover opererer DAT i flere lande med flyvninger på ACMI – basis for andre operatører.

Jet Time A/S

Jet Time A/S startede sine operationer i 2006 med hovedsæde i Kastrup. Jet Times aktiviteter er flytransport, hovedsageligt charterflyvninger for arrangører af pakkerejser samt flyvninger for andre flyselskaber, special-event flyvninger og endelig rene fragtflyvninger. Selskabets kunder er primært lokaliseret i Danmark, men der foretages også flyvninger for kunder i en række andre europæiske lande, særligt Norge og Sverige. Jet Time opererer med omkring 7 luftfartøjer og har omkring 190 ansatte.

Air Alsie

Air Alsie blev grundlagt i 1989 med hovedsæde i Sønderborg. Selskabet driver forretning indenfor flymanagement, business-charter og ambulanceflyvning samt flyvedligeholdelse.²² Air Alsie operer med omkring 20 fly og over 100 ansatte.

North Flying A/S

North Flying A/S blev grundlagt i 1963, som Norfly Skole- og Rundflyvning, og har hovedsæde i Nørresundby. Selskabets hovedaktivitet er gennemførelse af individuelle flyvninger indenfor executive-, ambulance- og fragtflyvninger over alt i verden, men primært i Europa. North Flying råder over 10 luftfartøjer og har omkring 45 ansatte. North Flying A/S flyver desuden 2 indenrigsruter som offentlig service trafik i Norge. Selskabet beflyver også udenrigsruten Aalborg-Oslo en gang om ugen.

BenAir A/S

BenAir blev grundlagt i 1968 og udfører opgaver hovedsageligt rutefragtflyvning. BenAir tilhører Aviation & Aerospace Division i Jutlandia koncernen og har 60 ansatte i hhv. Danmark, Norge, England og Frankrig. I dag råder BenAir over en flåde på 20 fly og helikoptere.

Primera Air Scandinavia A/S

Primera Air blev etableret i 2003 og er det nye navn for det gamle islandske flyselskab Jet-X. Selskabet flyver charter for ejeren Primera Travel Group, hvor danske Bravo Tours indgår. Primera Air har hovedsæde i Billund.

ExecuJet Europe A/S

ExecuJet blev grundlagt i 1997 og har specialiseret sig indenfor charter- og taxifyvning. ExecuJet har en flåde på 150 privatfly. Selskabet har hovedsæde i Zürich og har fuldt uafhængige kontorer og partnere i Danmark, Tyskland, Rusland og Storbritannien. Selskabet har ca. 800 ansatte, heraf er mellem 10-20 ansat i Danmark.

CHC Denmark A/S

CHC Denmark er en del af koncernen CHC Helicopter som blev grundlagt i 1947. Det danske selskab blev grundlagt i 1998. Koncernen har mere end 4.300 ansatte i omkring 30 lande, og driver virksomhed indenfor offshore helikopter operationer. Selskabet opererer med en flåde på ca. 230 helikoptere, hvoraf 3 opererer i Danmark.

Cimber Sterling A/S

Cimber Sterling er et dansk flyselskab med hovedsæde i Sønderborg. Historisk set har hovedvægten i aktiviteterne ligget på beflyvning af Vestjylland samt opgaver såsom skoleflyvning, luftfotografering, luftfragt osv. Mansvell Enterprises Ltd.²³ foretog i sommeren 2011 et kapitalindskud i Cimber Sterling på ca. DKK 165 mio. og blev derved hovedaktionær (70 %) i selskabet. Cimber Sterling opererer alene omkring 26 luftfartøjer og har omkring 650 ansatte.

Atlantic Airways P/F

Atlantic Airways blev etableret i 1987 med hovedsæde på Færøerne. Selskabet begyndte at operere i marts 1988 med et fly og en enkelt rute mellem Færøerne og København. Efterfølgende er rutenettet til og fra Færøerne vokset til også at omfatte Reykjavik og Billund hele året og sommerflyvninger til

²² Sandma Holding A/S er hovedaktionær og har et søsterselskab, Air Alsie SA, i Schweiz.

²³ Mansvells luftfartaktiviteter tæller i dag også de svenske selskaber Skyways og derigennem City Airline.

Bergen, Aalborg, London og Barcelona. Desuden opererer selskabet på charter og ACMI markederne i Europa, samt udfører helikopterflyvninger, primært i Nordatlanten. Atlantic Airways råder over en flåde på 2 BEL 412 helikoptere og 4 AVRO-RJ100 fly. I marts 2012 tilgår en Airbus 319. Atlantic Airways har omkring 170 ansatte.

Air Greenland A/S

Air Greenland A/S er Grønlands nationale luftfartsselskab og blev etableret i 1960 under navnet Grønlandsfly. Air Greenland råder over 35 luftfartøjer fra den store Airbus 330-200 til den lille helikopter AS 350. I dag foregår det meste af den interne trafik i Grønland med DASH-7 fly med plads til op til 50 passagerer, idet dog en del af kabinen ofte er inddraget til fragt. Enkelte byer samt bygderne betjenes stadig med helikoptere af forskellig størrelse.

Air Greenland varetager også rednings- og eftersøgningstjeneste samt ambulanceflyvning. Desuden bistår Air Greenland med sine helikoptere i forbindelse med mineralefterforskning og udfører charteropgaver både i og udenfor Grønland. Air Greenland er ene om at varetage helårsbetyvningen mellem Danmark og henholdsvis Kangerlussuaq og Narsarsuaq. I vinterperioden er der fem ugentlige forbindelser og om sommeren 10 til 12 ugentlige forbindelser. Air Greenland havde i 2010 mere end 427.000 passagerer og beskæftigede ca. 570 medarbejdere.

2.3 Flyveskoler og uddannelse

Væksten i luftfartsbranchen betyder ikke kun en stigende efterspørgsel efter piloter, men også efter alle personelgrupper i luftfartsbranchen, i luften såvel som på jorden. Det drejer sig bl.a. om flyveledere, flyveinformationsoperatører, flymekanikere, kabinepersonale, lufthavnsoperatører og securitymedarbejdere.

Luftfarten er international i sin karakter og uddannelseskraav harmoniseres i stigende grad internationalt. Uddannelserne er på nuværende tidspunkt allerede omfattet af en række internationale standardiserede krav, hvilket medfører at mobiliteten er meget høj. Der er i stigende grad mange andre internationale karrieremuligheder, og det betyder, at luftfartserhvervet ikke kan regne med, at nyuddannede automatisk søger job i Danmark.

Samtidig med en øget internationalisering af erhvervet, har luftfarten i dag ikke længere samme tiltrækningskraft i forhold til unge som tidligere, der i højere grad søger mod humanistiske og samfundsvidenskabelige uddannelser.

I Danmark udbydes luftfartsuddannelserne af forskellige aktører inden for luftfarten, herunder private flyveskoler, Forsvaret, luftfartsselskaber, lufthavne og flyvesikringstjenesten Naviair samt de tekniske skoler. Det er dog kun flyveskolerne, som har de nødvendige tilladelser til at uddanne erhvervspiloter med henblik på at erhverve trafikflyvercertifikat.

Der vil fortsat være brug for at danske piloter kan blive uddannet i Danmark. Flyveskolerne i Danmark er det første led i fødekæden indenfor den erhvervsmæssige pilot uddannelse. De er etableret på privatretligt grundlag og drives uden statstilskud på markedsmæssige vilkår.

Desværre har den finansielle krise gjort, at de kommende piloter har meget svært ved at opnå den nødvendige finansiering. Bankerne i dag stiller store krav til egen finansiering, samt sikkerhedsstillelse for at komme i betragtning, således at de unge aspiranter kan finansiere uddannelsen. Såfremt pilot eleverne havde mulighed for at opnå en form for statsgaranterede lånemuligheder, ville det medføre, at der kan opnås en væsentlig lavere rente for den enkelte aspirant. Herudover har alle andre uddannelser en form for statstilskud til den teoretiske del af uddannelsen.

Uddannelse til pilot til flyvemaskine eller helikopter tilbydes på flere niveauer.

Et udtryk for uddannelseskapaaciteten er antallet af udstedte såkaldte privatflyvercertifikater (PPL) og erhvervsflyvercertifikater (CPL). Dette antal af udstedelser fra 2006-2009 fremgår af tabellen nedenfor:

Tabel 2.6: Antal udstedelser af privatflyver- og erhvervsflyvercertifikater 2006-2011

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Privatflyvercertifikater	77	97	118	105	94	72
Erhvervsflyvercertifikater	142	96	91	116	216	84

Kilde: Trafikstyrelsen, 2012.

2.4 General Aviation – almen flyvning i Danmark

General Aviation (GA) eller på dansk ”almen flyvning” dækker, ifølge ICAO's definition, over al civil-flyvning bortset fra erhvervsmæssig lufttransport og specialiserede erhvervsmæssige operationer.²⁴ GA dækker som sådan over et bredt spektrum af flyvning, der rækker lige fra varmluftsballoner og svæveflyvning, over privatflyvning med motorfly, skoleflyvning og op til firma- og forretningsmæssig flyvning med turbinefly.

General aviation tjener i stort omfang som fødekæde for den tungere luftfart. De op mod 100 mindre flyvepladser, der ligger spredt ud over landet fungerer via klubliv og lokale aktiviteter som inspirator for de unge mennesker, der senere vælger en professionel uddannelse indenfor luftfart. Såvel svæveflyvning, ultralight fly, motorflyvning og mindre flyværksteder udgør tilsammen den fødekæde, der sikrer det bærende element for luftfarten, nemlig det personel som efter videreuddannelse holder den tunge del af flyene i luften. Fødekæden omfatter piloter, teknikere og flyveledere, der som oftest er hentet og inspireret af det lokale flyvepladsmiljø og fra diverse større og mindre flyveklubber.

Omfanget af GA i Danmark

Målt på antallet af fly udgør GA langt den største del af de indregistrerede fly i Danmark. Ud af i alt ca. 1.648 indregistrerede luftfartøjer i 2012 anvendes 232 til erhvervsmæssig lufttransport, 246 er registreret til anden kommerciel anvendelse mens de resterende 1170 er GA fly, der i 2010 stod for ca. 70.000 flyvetimer fordelt på privat- og firmaflyvning, skoleflyvning, svæveflyvning mv.

GA operationerne finder sted fra et fintmasket netværk af op mod 100 flyvepladser i Danmark. Dels fra de tidligere beskrevne 10 større lufthavne, der også anvendes til regelmæssig erhvervsmæssig rutetrafik, men herudover fra yderligere 24 offentligt godkendte flyvepladser samt fra over 50 private såkaldt ”anmeldte flyvepladser”.

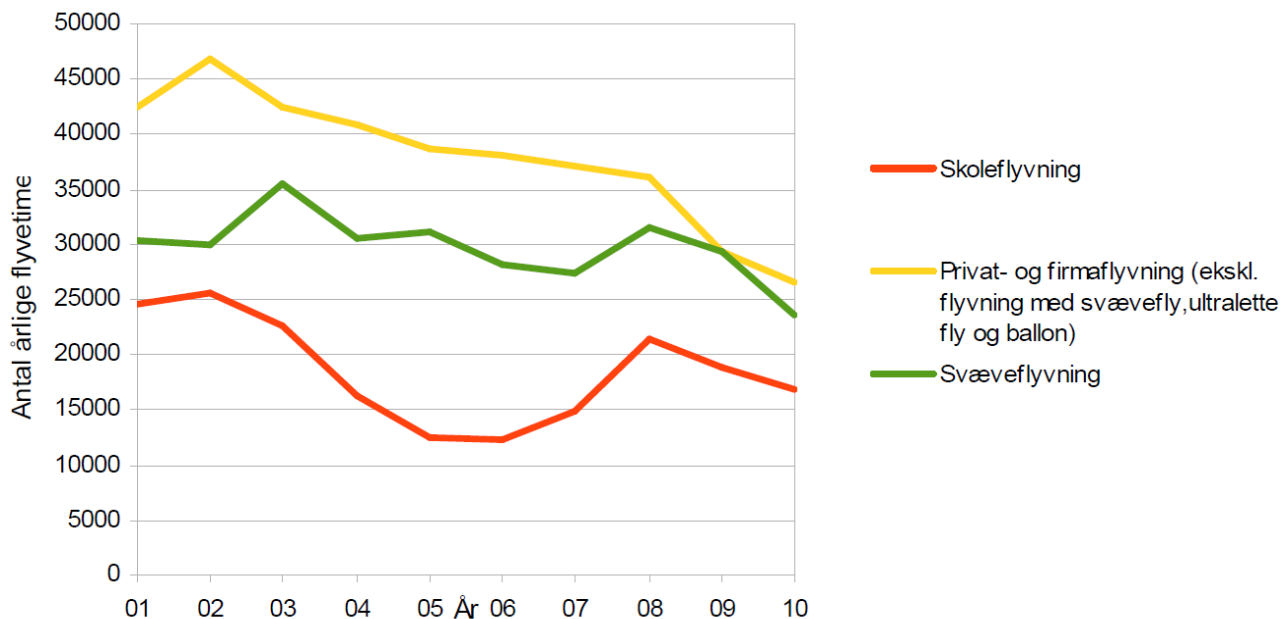
Netværket af mindre flyvepladser er en afgørende del af infrastrukturen for GA og for lokalområderne hvor de er placeret. Mange af de mindre flyvepladser er beliggende i udkantsområder eller på de danske småøer som fx Anholt, Læsø, Ærø, Samsø m.v. Ofte er disse vanskeligt tilgængelige, men med mindre fly, som bindeled, enten i form af privatflyvning eller som rutetaxa, gøres de mere attraktive for både fastboende, turister og erhvervsliv.

Udviklingen i GA aktivitetsniveauet

Selvom både antallet af GA fly og flyvepladser er betragteligt er branchen præget af en tilbagegang over de seneste 10 år. Størst har tilbagegangen været for privat- og firmaflyvning, der under et er gået tilbage med 43 % fra ca. 47.000 fløjne timer i 2002 til lige under 27.000 timer i 2010. Også skoleflyvningen har oplevet et fald i størrelsesordenen 34 % fra lidt over 25.000 fløjne timer i 2002 til lidt under 17.000 timer i 2010. Svæveflyvningen toppede med over 35.000 fløjne timer i 2003 og har siden oplevet et fald på 39 % til lige over 23.000 timer i 2010.

²⁴ Såkaldt aerial work.

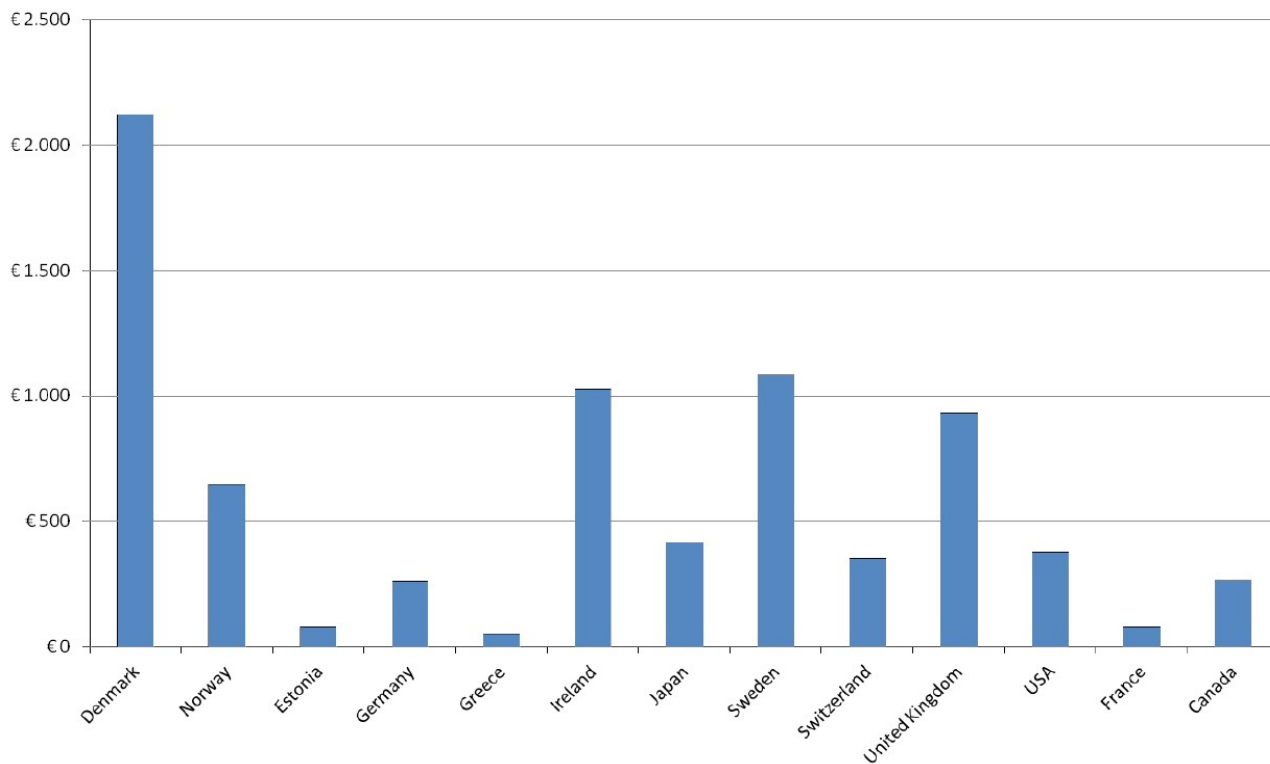
Figur 2.5: General Aviation aktivitet 2001-2010



Kilde: Trafikstyrelsen, 2012.

Tilbagegangen kan, ifølge AOPA, tilskrives tiltagende lovgivning, miljøkrav, og ikke mindst de senere års indførelse af moms på fly og reparationer og afgift på flybrændstof. Hertil kommer gebyrer på prøver og certifikater, som i 2011 af AOPA blev opgjort til at være Europas højeste - ca. 50% højere end næstdyreste land Sverige og 10 gange dyrere end fx Tyskland, jf. figuren nedenfor.

Figur 2.6: Samlede gebyromkostninger til statslige luftfartsmyndigheder i 2011*



* Samlede gebyromkostninger til statslige luftfartsmyndigheder i 2011 for at erhverve og holde et privatflyvercertifikat i de første fem år.
Kilde: AOPA Danmark, 2012.

For bl.a. at imødegå de danske gebyrer er der i løbet af det sidste år lavet aftaler så det er blevet muligt for branchen selv at varetage flyveprøver og dermed undgå gebyret til den praktiske pilotprøve på 5.575 kr. Samtidigt er de øvrige relaterede certifikatgebyrer i 2012 sænket med ca. 10% som en konsekvens af

effektiviseringer i forbindelse med sammenlægningen af Statens Luftfartsvæsen og Trafikstyrelsen. Selv med disse omkostningsreduktioner ligger Danmark dog fortsat i front når det gælder gebyrer for at erhverve og holde et certifikat.

Der er fra branchen forslag om effektiviseringer i forbindelse med afholdelse af de teoretiske flyveprøver ligesom der på mere overordnet plan er foreslået en omlægning af gebyr- og afgiftsstrukturen for hele branchen. Alternativet til en nedbringelse af det høje danske omkostningsniveau er en væsentlig mindre aktivitet i fødekæden og at en del unge mennesker vælger at tage deres uddannelse i andre lande, hvilket oftest resulterer i en karriere udenfor Danmark. Samlet giver det et voksende behov for import af udenlandske nøglearbejdere og ekspertise til at gøre tjeneste på danske fly, i flyvekontrollen og på værkstederne.

Firma- og forretningsmæssig flyvning

Firma- og forretningsmæssig flyvning er GA flyvning, der foretages i erhvervsøjemed. Ligesom GA i øvrigt spænder firmaflyvning over en bred vifte af operationer. Det kan være den selvstændige erhvervsdrivende med privatflyvercertifikat, der benytter flyet til at komme hurtigt rundt og kunne lande tæt på sine kunder på en af de mange små flyvepladser i Europa, eller det kan være en firmajet med erhvervspiloter, der hurtigt og effektivt transporterer en virksomheds ledelse og ansatte til måske ellers vanskeligt tilgængelige eksportmarkeder i andre verdensdele.

Adskillige af Danmarks største og mest succesrige virksomheder har systematisk anvendt firmaflyvning til at opnå vækst på eksportmarkederne. Blandt nogle af de mest fremtrædende eksempler kan nævnes LEGO, Danfoss, Grundfoss, Danish Crown m.fl. I LEGO's tilfælde har firmaets anvendelse af firmafly været den direkte årsag til etablering af lufthavnen i Billund, der siden er vokset til landets anden største lufthavn.

Firmaflyvning giver erhvervslivet direkte adgang til hele verden fra selv de mindre flyvepladser i Danmark og mindsker dermed rejsetiden betragteligt især for de virksomheder, der er placeret i yderområder i Danmark med lang transporttid til de store knudepunkter.

Hertil kommer at firmaflyvningen giver mulighed for at flyve direkte til destinationen og ofte lande tættere på kunden end det er muligt med rutefly. I flere tilfælde vil en forretningsrejse, der ville kræve 3 dage at gennemføre med rutefly kunne gennemføres på én og samme dag med firmafly. Firmaflyet er altså et effektivt værktøj til at øge eksporten og produktiviteten blandt ansatte og ledelse.

Siden 2005 har Eurocontrol lavet et årligt studie af firma og forretningsmæssig flyvning i Europa. Her har man analyseret trafikmønstrene for firmaflyvningen og konkluderer at firmaflyet netop udnytter de mindre flyvepladser og bruges i situationer hvor alternativerne med rutefly er ringe. Blandt de fremhævede fakta fra Eurocontrol er:

- I 2005 blev ca. 100.000 strækninger befløjet af firmafly. Kun 5% af disse strækninger havde et alternativ med rutefly hvor der var mindst en flyvning per arbejdsdag.
- Kun 30% af trafikken med firmafly er fra lufthavne med over 100 IFR operationer per dag.

Omfanget af firma- og forretningsmæssig flyvning

Ifølge Eurocontrol udgjorde firma- og forretningsmæssig flyvning i 2010 ca. 7,3% af alle såkaldte IFR-operationer i Europa. På europæisk plan har området i flere år været det hurtigst voksende segment med en vækstrate i 2010 på 5,5%. I Danmark var der ifølge Eurocontrols opgørelse i 2004 ca. 33 daglige operationer med forretningsfly (ekskl. overflyvninger). Dette tal var i 2009 faldet til ca. 30 svarende til en andel af IFR-trafikken på 3,1%.

Figur 2.7: Operationer med forretningsfly per dag i Danmark (ekskl. overflyvninger)

	2009	2008	2004
Antal daglige operationer	30,3	38,4	33,5
Andel af IFR trafik, DK	3,1 %	3,6 %	3,1 %
Andel af IFR trafik, EU	7,3 %	6,9 %	6,5 %

Kilde: Eurocontrol, 2012.

Forklaringen på den relativt lave andel af firmaflyvning i Danmark kan, ifølge AOPA, være mindre gunstige grundvilkår for firmaflyvningen, der i Danmark er underlagt et særligt regelsæt og omkostninger, der ikke kendes fra andre lande i Europa.

2.5 Naviair og lufttrafikstyring

Styringen af lufttrafikken i dansk luftrum udføres hovedsageligt af Naviair, som er udpeget til opgaven af den danske stat. Naviair leverer områdekontrolltjeneste i dansk luftrum samt indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste til Københavns Lufthavn, Roskilde, lufthavnene i Billund, Aalborg, Aarhus og på Bornholm.

Det danske luftrum går et stykke ude i Vesterhavet til øst for Sjælland og fra den tyske grænse til et godt stykke op imod Norge – og kaldes i daglig tale København FIR, hvilket er en såkaldt "Flight Information Region". Indenfor denne flyveinformationsregion er der forskellige typer luftrum, og derfor har Naviair forskellige typer flyledning afhængigt af hvilken type luftrum et fly befinder sig i.²⁵

Nedenfor vises udviklingen i antallet af såkaldte IFR-operationer, som er flyvning udført i overensstemmelse med de gældende instrumentflyveregler i dansk luftrum, fra 2005-2011:

Tabel 2.7: IFR-operationer i dansk luftrum fra 2005-2011 (1.000 operationer)

Kategori	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Indenrigsflyvning	50	49	47	51	49	52	52
Udenrigsflyvning	277	267	270	277	246	254	264
Transit	278	301	320	308	287	296	315
I alt	605	617	637	636	582	602	631

Kilde: Trafikstyrelsens statistiksystem, hvor Naviair anføres som kilde, 2012.

I forhold til de øvrige opgaver kan det nævnes, at Naviair leverer flyveinformationstjeneste i det danske luftrum. Dette gælder for flyvninger udført i henhold til reglerne, for de såkaldte VFR-flyvninger, helikopterflyvninger i Nordsøen, i grønlandsk luftrum²⁶ og i Vagar trafikinformationszone. Samtidig koordinerer Naviair eftersøgnings- og redningstjeneste i Grønland.

Den virksomhed, Naviair udfører, blev i 2001 udskilt fra Statens Luftfartsvæsen (SLV), nu Trafikstyrelsen, og Naviair blev etableret som selvstændig statsvirksomhed med virkning fra 1. januar 2001 og er fra og med den 27. oktober 2010 omdannet til en selvstændig offentlig virksomhed.

Den årlige omsætning ligger i omegnen af 900 mio. kr. og skal fuldt ud dække alle Naviairs udgifter, inkl. udgifterne til afskrivning og forrentning af anlægsaktiver. Ydelserne i forbindelse med lufttrafikstjeneste betales af luftfartsselskaber, lufthavne mv.

Det samlede antal medarbejdere er ca. 660, hvor de største medarbejdergrupper er operative medarbejdere, dvs. flyveledere, flyvelederassistenter mv. samt ingeniører og andet teknisk personale, der planlægger, implementerer og varetager driften af de tekniske systemer og flyvesikringsanlæg.²⁷

²⁵ Kilde: naviair.dk

²⁶ Flyveinformationstjenesten udføres i det grønlandske luftrum under 19.500 fod.

²⁷ ATM og CNS udstyr, omfattende avancerede databehandlingssystemer, radarstationer, navigationshjælpemidler (radiofyr mv.) og tale- og datakommunikationsfaciliteter, ejes og vedligeholdes af Naviair. Herudover leverer Naviair teknisk vedligehold til eksterne kunder.

Den dansk-svenske luftrumblok (FAB)

På baggrund af Europa-Kommissionens Single European Sky forordninger erklærede de danske og svenske transportministre ønske om at etablere et dansk-svensk luftrum i funktionel luftrumblok, således at luftrummet ikke er afhængigt af nationale grænser, hvilket betyder at rutestrukturen i fremtiden kan forbedres yderligere. Formålet med den etablering var at optimere kapaciteten og effektiviteten i luftrafikstyringen²⁸ og at minimere de miljømæssige påvirkninger under opretholdelse af et højt flyvesikkerhedsniveau i luftrummet. Danmark har med etableringen i december 2009 af det fælles dansk-svenske luftrum placeret sig i forreste række blandt de europæiske lande, når det gælder om at realisere EU's ambitioner om at harmonisere og effektivisere styringen af luftrafikken i Europa.

Nordic Unified Air Traffic Control (NUAC)

Udviklingen i den europæiske luftrafikstyringsindustri stiller krav til tjenesteudbydernes forretningsmodel angående omkostningseffektivitet, service, luftrumsudnyttelse og evnen til at tiltrække kvalificeret arbejdskraft. Naviair og dets svenske søsterselskab, Luftfartsverket, stiftede derfor i 2009 et fælles datterselskab. Dette datterselskab hedder Nordic Unified Air Traffic Control (NUAC).

NUAC overtager i løbet af 2012 driften af flyvekontrollen, dvs. overflyvninger mv., i både dansk og svensk luftrum. Det gør det muligt at realisere betydelige synergier til fordel for flyselskaberne, de rejsende og miljøet. Dette vil ske gennem en reduktion af både flyvetid og brændstofforbrug samt en generelt billigere og endnu mere effektiv flyvekontrol.

²⁸ Luftrafikstyring er oversat fra det engelske Air Traffic Management.

3 De lovgivningsmæssige rammer for luftfarten

Formålet med dette kapitel er at redegøre for de lovgivningsmæssige rammer for luftfarten.

Som tidligere anført er reguleringen af luftfarten ganske international. Det gælder såvel i regi af den internationale luftfartsorganisation ICAO, hvis bestemmelser er implementeret i national regulering både i luftfartsloven og de tilhørende administrative forskrifter (Bestemmelser for Civil Luftfart) som i EU-regi. EU-reguleringen spiller en stadig større rolle og har forrang for national luftfartslovgivning.

I det omfang, der ikke findes EU-lovgivning på luftfartsområdet, finder den nationale luftfartslovgivning anvendelse ligesom den finder anvendelse for Grønland og Færøerne. Da imidlertid den danske luftfartslov angiver rammerne for reguleringsområdet i overensstemmelse med Chicago-konventionen og desuden indeholder nogle grundlæggende bestemmelser om bl.a. anvendelsesområde mm., beskrives denne i det følgende før EU-lovgivningen.

3.1 Luftfartsloven

De grundlæggende danske regler for den civile luftfart, der baserer sig på Chicago-konventionen, er indeholdt i luftfartsloven.²⁹ De detaljerede regler, bl.a. reglerne til gennemførelse af Danmarks internationale forpligtelser fastsættes i bekendtgørelser og Bestemmelser for Civil Luftfart, de såkaldte BL'er.

Indledende bestemmelser

De indledende bestemmelser i luftfartsloven beskriver lovens anvendelsesområde. Det fastslås, at loven gælder inden for dansk område for luftfart med både danske og udenlandske luftfartøjer, men loven gælder som udgangspunkt også for danske luftfartøjer uden for dansk område.

Generelt gælder det, at luftfarten skal finde sted i overensstemmelse med luftfartsloven, medmindre andet følger af EU-forordninger. Det fremgår desuden, at luftfart inden for dansk område kun kan finde sted med luftfartøjer, som har

- dansk nationalitet eller
- nationalitet i fremmed stat på baggrund af aftale med denne stat om sådan luftfart, eller
- særlig tilladelse af transportministeren.

Et luftfartøj har dansk nationalitet, når det er registreret i nationalitetsregisteret.

Registrering, nationalitet og mærkning

Luftfartsloven indeholder bestemmelser om nationalitetsregistrering, nationalitet og mærkning.

Nationalitetsregisteret er et offentligt register over de civile luftfartøjer, der er registreret i Danmark. I forbindelse med registreringen gives luftfartøjet et registreringsmærke, som kan betragtes som flyets nummerplade. Dette er forudsætningen for at det må flyve. Tilsvarende skal et udenlandsk luftfartøj have et udenlandsk nationalitets- og registreringsbevis, hvis det skal flyve inden for dansk område.

Udgangspunktet for at få et luftfartøj registreret i Danmark er, at ejeren skal være bosat eller hjemmehørende i Danmark eller være borger eller virksomhed i EU. Dette kan fx være tilfældet, hvis en EU-borger bruger sit luftfartøj i forbindelse med sin virksomhed i Danmark.

Selvom disse betingelser ikke er opfyldt, kan luftfartøjet dog registreres i Danmark, hvis det overvejende benyttes med udgangspunkt i Danmark. Dette sker typisk i de situationer, hvor et dansk luftfartsselskab anvender luftfartøjer, som har udenlandsk ejer, men selskabet via en lejeaftale er bruger af det.

Luftdygtighed

I Luftfartsloven er der fastsat regler om luftdygtighed og vedligeholdelse af luftfartøjer, som, når det gælder EU-luftfartøjer, er reguleret af EU-regler på området. Grundlæggende gælder det, at et luftfartøj der benyttes til flyvning inden for dansk område, skal være luftdygtigt.

²⁹ Der henvises til luftfartsloven fra 1960 med senere ændringer, jf. lovbekendtgørelse nr. 959 af 12. september 2011.

Det betyder, at det er bygget, udstyret og vedligeholdt i overensstemmelse med de sikkerhedsmæssige krav, hvilket ejeren eller brugeren har ansvaret for samt at det har gyldigt luftdygtighedsbevis.

Luftfartøjets bemanning

Luftfartsloven indeholder de grundlæggende krav til et luftfartøjs bemanning, idet bemanningen skal ske på en betryggende måde.

I EU-regi er der vedtaget de grundlæggende regler for certificering af personale, og senest i april 2012 skal de detaljerede gennemførelsesbestemmelser være vedtaget. De forventes gradvist, at få virkning frem til 2018.

Der findes også i luftfartsloven regler for flyveledere og flymekanikere. Med hensyn til flymekanikere, er de delvist reguleret i EU-regi, mens der for flyvelederes vedkommende inden udgangen af 2012 skal være vedtaget regler i EU-regi om flyveledercertifikater.

Arbejds miljø under tjeneste på luftfartøj

De grundlæggende regler om arbejdsmiljø for besætningsmedlemmer og for deres ansatte ombord på danske luftfartøjer er indeholdt i luftfartsloven. Reglerne skal skabe grundlag for et sikkert og sundt arbejdsmiljø, og tilstræber, at virksomhederne og besætningsmedlemmerne i samarbejde selv kan løse de arbejdsmiljømæssige spørgsmål.

Efter reglerne skal en arbejdsgiver sørge for, at de arbejdsmiljømæssige forhold er fuldt forsvarlige samt at der føres effektivt tilsyn med, at arbejdet udføres forsvarligt.

Luftfartøjschefen og tjenesten om bord

Luftfartsloven fastsætter bestemmelser om luftfartøjschefen og tjenesten om bord. Det er bl.a. bestemt, at luftfartøjschefen har højeste myndighed om bord, og skal sikre, at luftfartøjet er luftdygtigt, udrustet, bemannet og lastet efter de gældende regler. Desuden er der regler om, at piloter eller andre besætningsmedlemmer ikke må være i en tilstand, hvor vedkommende er ude af stand til at gøre tjeneste på betryggende måde pga. indtagelse af spiritus, sygdom, overanstrengelse, mangel på søvn mv.

For erhvervsmæssig luftransport med flyvemaskiner, er der fastsat regler i EU-regi.³⁰

Lufthavne og andre luftfartsanlæg

I dette afsnit beskrives de grundlæggende regler om lufthavne og andre luftfartsanlæg, hvor der delvist er fastsat EU-regler på området.³¹

Lufthavne

En lufthavn, der står åben for offentligheden, er karakteriseret ved, at den er åben for alle brugere på lige vilkår. I tilladelser til etablering og drift af lufthavne af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser kan der efter luftfartsloven stilles krav om, at lufthavnen skal drives som et selskab, hvis hovedformål skal være at eje, drive og udbygge lufthavnen. Desuden kan der stilles krav om, at den nødvendige kapacitet sikres, så trafikken kan afvikles.

Efter luftfartsloven, kan kommuner og kommunalt ejede fællesskaber eje og drive lufthavne på samme betingelser, som der gælder for privatejede og statslige lufthavne.

Desuden kræves det, at der etableres en flyvesikringstjeneste.

En etablerings- og driftstilladelse kan tilbagekaldes, hvis vilkårene for tilladelsen eller luftfartsloven generelt tilsidesættes, eller hvis det må antages, at indehaveren af tilladelsen ikke kan gennemføre eller opretholde driften.

³⁰ Jf. Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart med senere ændringer ("EU-OPS").

³¹ Jf. forordning 216/2008 af 20. februar 2008 med tilhørende gennemførelsesbestemmelser.

Ekspropriation og luftfartshindringer

Indflyvningen til lufthavne, der er åbne for offentligheden, sikres ved, at der ikke må etableres hindringer, der kan udgøre en fare for luftfartøjer under start og landing. Disse regler omfatter også helikopterflyvepladser på eller ved hospitaler, da de har en væsentlig samfundsmæssig betydning.

Øvrige bestemmelser

Security

De grundlæggende regler på securityområdet fremgår af luftfartsloven, men er i vidt omfang reguleret i EU-regi. Bestemmelserne i luftfartsloven supplerer de detaljerede EU-regler, og fastsætter ansvars- og kompetenceforhold på securityområdet i Danmark.

Der findes kun få nationale bestemmelser på securityområdet, og de sidste bestemmelser vil blive erstattet af EU-bestemmelser, når disse skal være fuldt implementeret den 23. april 2013.

Lufthavnstakster mv.

Luftfartsselskaberne betaler en række afgifter for at benytte anlæg og tjenester på de enkelte lufthavne. Tilsammen betegnes disse afgifter lufthavnstakster. Dette er typisk en passagertakst, starttakst, landingtakst, m.v., som almindeligvis fastsættes ud fra en omkostningsbaseret model og er udtryk for gennemsnitspriser.

I medfør af luftfartsloven og til gennemførelse af EU-regler på området er der fastsat nærmere bestemmelser om betaling for benyttelsen af danske lufthavne, der står åben for erhvervsmæssig lufttrafik og har mere end 5 mio. passagerbevægelser årligt.

Bestemmelserne finder således i Danmark for tiden alene anvendelse for Københavns Lufthavne A/S, idet dog bemærkes, at såvel lufthavnen i Kastrup som Roskilde er omfattet, idet de indgår i samme lufthavnsnet, dvs. at de drives af samme lufthavnsorgan.

Taksterne skal være omkostningsrelaterede, ikke-diskriminerende og gennemskuelige.

Efter de gældende bestemmelser må lufthavnstaksterne ikke medføre forskelsbehandling af lufthavnsbrugere og skal desuden fastsættes i overensstemmelse med anbefalinger og retningslinjer vedrørende betaling, forbrug af de luftfartsmæssige anlæg og ydelser fastsat af ICAO og i overensstemmelse med EU's bestemmelser om statsstøtte.

Ifølge ICAO's anbefalinger og retningslinjer skal taksterne afspejle omkostningerne ved at levere ydelser, som er omfattet af taksterne. Det gælder eksempelvis omkostninger forbundet med infrastrukturen og levering af forskellige tjenesteydelser. Forskel på omkostningerne i de enkelte lufthavne afspejles i forskelle på takstniveauet i lufthavnene. Taksterne skal være gennemsigtige, så takstfastsættelsen er forståelig.

Der foregår løbende dialog mellem Københavns Lufthavn og Trafikstyrelsen om kapaciteten i lufthavnen. Københavns Lufthavn er i henhold til takstaftalen, som senest er indgået i 2010 mellem lufthavnen og dens brugere, forpligtet til at investere gennemsnitligt 500 mio. kr. årligt i lufthavnskapacitet, hvilket bl.a. kan omfatte check-in-faciliteter, bagageanlæg m.v.

Taksterne fastsættes ud fra en incitamentskabende model, hvor takstfastsættelsen sker således, at den giver lufthavnen incitament til fx øget effektivitet, produktivitet og investeringer. Ved fastsættelsen af taksterne efter denne model skal lufthavnene og de faste lufthavnsbrugere først ved forhandling søge at opnå enighed om taksterne for den kommende reguleringsperiode.

Hvis det ikke er muligt at opnå enighed mellem parterne, fastsætter Trafikstyrelsen årlige indtægtsrammer, som udgør det maksimale samlede beløb, som lufthavne for hvert af årene i reguleringsperioden kan anvende som grundlag for fastsættelse af takster for benyttelse af de luftfartsmæssige anlæg og ydelser. Reguleringsperioden vil normalt være 4 år. På baggrund af de årlige indtægtsrammer skal Københavns Lufthavne A/S udarbejde et forslag til takster for hver af de 4 år.

Lufthavnstaksterne for de to danske lufthavne ejet af Københavns Lufthavne A/S skal godkendes af Trafikstyrelsen.

Selvom lufthavne med mindre end 5 mio. passagerbevægelser som udgangspunkt ikke er omfattet af ovennævnte bestemmelser om takstfastsættelse og således ikke på samme måde er underlagt samme økonomiske regulering som Københavns Lufthavne A/S, gælder dog, at alle lufthavne i Danmark, som er åbne for erhvervsmæssig lufttrafik skal offentliggøre deres lufthavnstakster i et takstregulativ og sikre, at det er umiddelbart tilgængeligt for brugerne.

Tilladelse til luftfartsvirksomhed

Luftfartsloven indeholder reglerne for at drive luftfartsvirksomhed.

Erhvervsmæssig luftfart

Når det gælder EU-luftfartøjer, der udfører erhvervsmæssig lufttransport, er dette reguleret i EU-regi.

I andre tilfælde gælder luftfartsloven og her er udgangspunktet at ruteflyvning over dansk område kræver tilladelse, hvilket også er tilfældet for anden erhvervsmæssig luftfart, herunder charterflyvning. En tilladelse kan tilbagekaldes, hvis det vurderes, at luftfartsloven tilsidesættes eller, hvis det må antages, at indehaveren af tilladelsen ikke kan gennemføre eller opretholde driften.

Privatflyvning

En flyvning mod betaling kan lovligt udføres uden tilladelse, hvis piloten og passageren har nær tilknytning gennem familie- eller venskabsforhold, og det kun er de omkostninger, der er forbundet med den konkrete flyvning, der godtgøres, samt at flyvningen ikke har været annonceret.

Desuden kan flyveklubber, som er organiseret i landsdækkende unioner eller forbund udføre flyvning med betaling som del af deres flyveaktiviteter. Samtidig er der regler om firmaflyvning med ansatte.

Befordring med luftfartøj samt erstatning for skade

Luftfartsloven indeholder også regler om international luftbefordring, som fastlægger luftfartsselskabernes erstatningsansvar for skade på passagerer, bagage og gods om bord på luftfartøjer samt om forsinkelse.³² Erstatningsansvarsreglerne er indholdsmæssigt de samme for EU luftfartsselskaber og selskaber uden for EU.

Desuden findes der regler om luftfartøjejerens eller -brugerens erstatningsansvar for den eventuelle skade på personer eller ting, som et luftfartøj måtte forvolde uden for luftfartøjet (det såkaldte tredjemandsansvar) og om forsikring for en sådan skade.

Efter luftfartsloven er det som udgangspunkt ejeren, der er ansvarlig. Ansvaret er ”objektivt”, dvs. ejeren er ansvarlig, selvom han ikke har begået fejl. Hvis ejeren har overladt benyttelsen af luftfartøjet til en selvstændig bruger, som har påtaget sig det fulde ansvar for luftfartøjets operation og vedligeholdelse, påhviler ansvaret i stedet brugeren.

Hvis skaden er sket inden for området af en godkendt lufthavn, eller i det omfang ejeren af luftfartøjet kan dokumentere, at det ikke er muligt at tegne forsikring, gælder dansk rets almindelige regler, dvs. ejeren eller brugeren er kun ansvarlig, hvis vedkommende har begået fejl.

3.2 EU-lovgivning og anden international lovgivning

De fleste transportformer er i dag grænseoverskridende, og det betyder, at lovgivningen i de enkelte lande ikke altid er tilstrækkelig til at løse de udfordringer, landene hver især står overfor. Luftfart foregår selvsagt også på tværs af grænser – ikke blot i EU, men også interkontinentalt. Det giver derfor også god mening, at reguleringen af luftfarten i stadig større omfang sker i internationalt regi, herunder ikke mindst i EU.

Efter nogle år med gradvis liberalisering i medfør af de såkaldte ”luftfartspakker” blev der i EU i 1992 etableret et indre marked for luftfart med ensartede kriterier for udstedelse af licens til EU-ejede luftfartsselskaber, fri markedsadgang inden for EU til disse selskaber og i princippet fri billetprisfastsættelse. Senest er gennemført den såkaldte reviderede tredje luftfartspakke, der samler bestemmelserne i

³² Reglerne gennemfører Montreal-konventionen af 28. maj 1999. Montreal-konventionen er for EU-luftfartsselskabers vedkommende gennemført ved Europa-Parlaments og Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997, som ændret ved forordning nr. 889/2002 af 13. maj 2002, for så vidt angår skade på passagerer og bagage samt forsinkelse heraf.

én forordning (nr. 1008/2008). Norge og Island er i kraft af EØS-aftalen med i det indre luftfartsmarked.

EU's liberalisering af luftfarten har bidraget til, at udbuddet af ruter og flyafgange aldrig har været større, og samtidig er priserne på en lang række destinationer historisk lave. Liberaliseringen har åbnet helt for flyrejser fra Danmark til alle andre EU-lande samt til Norge og Island. Det har øget konkurrencen, hvilket har resulteret i det større udvalg af flyruter og lavere priser. Herudover arbejdes der løbende med at liberalisere luftfarten mellem Danmark og lande uden for EU.

Samtidig med liberaliseringen arbejdes der med harmonisering af forskellige regler og bestemmelser for luftfarten. Konkret gælder i dag en række forordninger og direktiver, som omhandler alt fra luftfartstjenester, lufthavne og økonomisk tilsyn til arbejdsmiljø, passagerrettigheder og forsikring.

Luftfarten er i sigens natur meget international. Det er derfor tydeligt og helt nødvendigt, at reguleringen af luftfarten i stadig større omfang sker i internationalt regi, herunder ikke mindst i EU. Det gælder også i regi af den internationale luftfartsorganisation ICAO, hvis bestemmelser, i det omfang, de ikke er omfattet af EU-lovgivning er implementeret i national regulering både i luftfartsloven og de tilhørende administrative forskrifter (Bestemmelser for Civil Luftfart).

Færøerne og Grønland er som bekendt ikke medlem af EU, og derfor finder EU-reguleringen ikke anvendelse for Færøerne og Grønland, medmindre der fastsættes nationale regler, der følger EU-reglerne.

Gældende EU-regler Single European Sky II

I 2004 blev første lovgivningspakke for det fælles europæiske luftrum vedtaget med henblik på at reducere opsplitningen af det europæiske luftrum og øge dets kapacitet. Det viste sig dog, at denne lovgivningspakke ikke var tilstrækkelig, og derfor vedtog Rådet og Europa-Parlamentet i 2009 en anden lovgivningspakke Single European Sky II (SES II) med henblik på at fremskynde etableringen af et ægte fælles europæisk luftrum.

Kommissionen har siden vedtagelsen arbejdet sammen med medlemsstaterne på at vedtage en lang række forordninger, som skal gennemføre de forskellige elementer i SES II frem mod december 2012, hvor de funktionelle luftrumblokke skal være etableret. En funktionel luftrumblok kan kort defineres som et luftrum, der er baseret på regler og operationelle krav uden hensyntagen til landegrænser.

Danmark har allerede i december 2009 etableret en funktionel luftrumblok med Sverige, hvilket har placeret Danmark og Sverige i forreste række blandt de europæiske lande, når det gælder udviklingen af lufttrafikstyringen i Europa.

Udvalget for det Fælles Europæiske Luftrum (Single European Sky Committee) er nedsat for at bistå Kommissionen med styringen af det fælles luftrum og at sikre, at alle kategorier af luftrumbrugere tilgodeses. Under SES II har udvalget bl.a. vedtaget regler for luftrumblokke, at systemer og produkter skal kunne fungere sammen, overflyvningsafgifter og præstationsordninger med henblik på at opnå højere grad af sikkerhed, miljøvenlighed, kapacitet og omkostningseffektivitet.

Kommissionen udsendte i november 2011 en beretning om gennemførelsen af lovgivningen om det fælles luftrum under titlen "Tid til handling".

SESAR-programmet

For at etablere et fælles europæisk luftrum er der behov for at udvikle ny teknologi og nye procedurer for at give Europa det ønskede high-performance lufttrafikstyringsystem.

Derfor har Kommissionen som en del af Single European Sky-projektet etableret en teknologisk dimension kaldet "SESAR" (Single European Sky ATM Research Programme). SESAR skal således bidrage til håndtering af det stigende behov for kapacitet samtidig med, at sikkerheden forbedres, omkostningerne sænkes og den negative effekt på miljøet mindskes. Det er forventningen, at SESAR vil bidrage til at forbedre præstationerne ved at tredoble den nuværende kapacitet og samtidig forbedre sikkerheden med

en faktor 10, nedsætte luftfartsselskabernes omkostninger med 50 % og mindske lufttransportens miljøpåvirkning med 10 % pr. flyvning.³³

For at sikre, at SESAR-programmets udviklingsfase bliver forvaltet på den bedste måde, oprettede Kommissionen et offentligt-privat partnerskab – SESAR Joint Undertaking. SESAR-Projektet finansieres dels af EU-midler, dels af private investorer.

Kommissionen præsenterede i december 2011 en meddelelse om ledelses- og incitamentsordninger med henblik på implementering af SESAR-programmet. I meddelelsen fokuseres på, at der skal ske en rettidig, synkroniseret implementering af SESAR i EU, således at præstationsmålene for det fælles europæiske luftrum kan nås.

Den samlede udgift til implementeringen af SESAR-programmet vil beløbe sig til omkring 30 mia. EUR. Mere end 2/3 af de samlede investeringer, der er nødvendige for at gennemføre SESAR, vil blive afholdt af civile og militære luftrumsbrugere i form af udstyr til deres luftfartøjer (22 mia. EUR). De resterende investeringer, der afholdes af civile og militære luftfartstjenesteudøvere og lufthavsoperatører, vil skulle dække behovet for jordbaseret udstyr (8 mia. EUR).

I forbindelse med SESAR er det værd at nævne, at Kommissionen arbejder for at fremme samarbejdet med Federal Aviation Administration (FAA) i USA og den internationale luftfartsorganisation, ICAO med henblik på at sikre, at de systemer, der benyttes til luftrumsstyring globalt set, vil kunne kommunikere og arbejde sammen.

Regler om passagerrettigheder

Den 17. februar 2005 trådte nye EU regler om passagerrettigheder i kraft. Der er tale om Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004.

Formålet med forordningen er først og fremmest at sikre et højt forbrugerbeskyttelsesniveau af flypassagerer i EU, men forordningen skal også medvirke til at sikre ensartede konkurrencevilkår for luftfartsselskaberne. Reglerne gælder uanset om der er tale om ruteflyvning eller charterflyvning. Der er alene tale om minimumsrettigheder, som luftfartsselskaberne ikke på nogen måde må begrænse eller ophæve.

Forordningen pålægger luftfartsselskaberne pligter og giver samtidig passagererne rettigheder i tre centrale situationer, nemlig ved *boardingafvisning*, ved *aflysning* og ved *forsinkelse*.

Afhængig af omstændighederne skal luftfartsselskaberne:

Tilbyde passagererne assistance, som hotelophold, forplejning og telefonopkald, tilbyde omlægning af rejsen eller refusion af flybilletten, betale kompensation op til 600 € per passager og forud informere passagererne om deres rettigheder efter forordningen.

Efter forordningen skal medlemsstaterne desuden oprette såkaldte nationale "håndhævelsesorganer", som skal kunne pålægge passende sanktioner overfor luftfartsselskaber, der overtræder forordningen. Det skal være muligt for passagererne at klage til disse håndhævelsesorganer.

Forordningen administreres i Danmark af Trafikstyrelsen, som er klagemyndighed for så vidt angår flyvninger, der udgår fra danske lufthavne og flyvninger med EU-luftfartsselskaber fra tredjelande til danske lufthavne.

Trafikstyrelsens klagesagsbehandling sker i overensstemmelse med forordningen og den praksis, som den Europæiske Unions Domstol (EU-domstolen) fastlægger. I den forbindelse bemærkes eksempelvis, at forordningen omtaler begrebet "usædvanlige omstændigheder" i forbindelse med hvornår et luftfartsselskab kan slippe for ansvar, men at en præcis definition af begrebet mangler i selve forordningen. EU-domstolen har dog i flere afgørelser forsøgt at fastlægge rammerne for hvornår der foreligger "usædvanlige omstændigheder".

I den såkaldte Wallentin-Hermann dom fra 2008 fastslog domstolen, at "en teknisk fejl ved et luftfartøj, som medfører aflysning, ikke er omfattet af begrebet "usædvanlige omstændigheder" i denne bestem-

³³ Dette er de såkaldte SES-præstationsmål.

melses forstand, medmindre fejlen skyldes begivenheder, der på grund af fejlens karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.”

I den såkaldte Sturgeon dom fra 2009 fastslog EU-domstolen, at passagerer på forsinkede flyafgange, selvom der ikke er tale om aflysninger, kan sidestilles med passagerer på aflyste flyafgange i forhold til anvendelsen af retten til kompensation, og de kan således påberåbe sig retten til kompensation, når de som følge af en forsinket flyafgang lider et tab af tid på 3 timer eller mere, dog ligesom ved aflysninger ikke ved usædvanlige omstændigheder, jf. ovenstående afgrænsning.

Trafikstyrelsen har i konkrete sager udtalt, at der forelå usædvanlige omstændigheder i henhold til Walentin-Hermann og Sturgeon-dommens afgrænsning af dette begreb. Ifølge Erhvervsflyvningens Sammenslutning ses klagesagsbehandlingen i Sverige derimod ikke at være i overensstemmelse hermed.

Trafikstyrelsen har de første 5 år efter at EU's regler om passagerrettigheder trådte i kraft, gennemsnitlig behandlet et par hundrede klager årligt. I de seneste år er der dog set en stigning i antallet af klager, hvilket formentlig kan tilskrives situationen med askeskyen i foråret 2010 og flyselskabet Transavias ophør. Samtidig kan det ikke udelukkes, at stigningen også er udtryk for en øget bevidsthed blandt passagererne om deres rettigheder.

Antallet af klager i 2010 og 2011, som Trafikstyrelsen skulle behandle, nåede således op på over 400 begge år. I ca. en tredjedel af alle de sager, som Trafikstyrelsen behandlede i 2011, fik klageren helt eller delvis medhold i sin klage.

Eurocontrol – en overordnet samarbejdsaftale

Eurocontrol er den europæiske organisation for lufttrafikkontrol. Organisationen er en fælles civil-militær organisation med 39 medlemslande, hvoraf de 13 ikke er medlemmer af EU.

Eurocontrol har siden 2001 fået overdraget en række opgaver fra EU i sammenhæng med udviklingen af Single European Sky (SES, som nævnt ovenfor). Dette er baseret på et antal samarbejdsaftaler, som især af hensyn til den fremtidige udvikling bør skrives sammen til én hovedaftale. Kommissionen og mange af Eurocontrols medlemslande, herunder alle EU-medlemmerne, ønsker, at Eurocontrols rolle i forhold til EU skal bevares og udbygges, ikke mindst i takt med, at Eurocontrol i stigende grad bliver EU's "tekniske og operationelle arm" i implementeringen af SES.

Kommissionen fik i oktober 2011 mandat af Rådet til at indlede forhandlinger med Eurocontrol om indgåelse af en sådan overordnet samarbejdsaftale, og forhandlingerne herom er i gang.

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur – EASA

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) er grundstenen i Den Europæiske Unions strategi for luftfartssikkerhed. Agenturets opgave er at arbejde for at den civile luftfart bliver så sikker og miljøvenlig som muligt.

På trods af en stigning i lufttrafikken over de seneste år, oplevede man på verdensplan i 2011 et af de laveste antal dræbte i mange år. Ifølge EASA's foreløbige tal for ruteflyvning med flyvemaskiner på over 2.250 kg startmasse var der således 344 dræbte og 17 fatale havarier i 2011. Til sammenligning var tallene i 2010 657 dræbte og 17 fatale havarier, mens gennemsnittet for antallet af dræbte i perioden 2002-2011 var omkring 550 per år. Luftfart er en af de sikreste transportformer.

EASA er oprettet på grundlag af forordning nr. 1592/2002, som også udgør grundforordningen om de fælles regler for civil luftfart. Forordningen indeholder desuden retningslinjerne for etableringen af EASA, hvordan styringen og ledelsen af agenturet skal foregå, samt hvilke opgaver agenturet skal beskæftige sig med.³⁴

³⁴Forordningen fastsætter regler for design og konstruktion af luftfartøjer og luftfartøjsdele, herunder fastsættelse af væsentlige krav til luftfartøjers luftdygtighed samt retningslinjer for sikring af den fortsatte luftdygtighed af dette materiel. Forordningen har medført implementering af Kommissionsforordningerne nr. 1702/2003 og 2042/2003, som indeholder en række detaljerede krav inden for de af grundforordningens beskrevne områder.

Ansvar for typegodkendelse af alt luftfartøjsmateriel i EU overgår fra de nationale myndigheder til agenturet, ligesom agenturet er ansvarlig for godkendelse og sikkerhedsmæssigt tilsyn med virksomheder, som konstruerer luftfartøjer og luftfartøjsdele.

Det er også agenturets opgave at fremlægge forslag for Kommissionen om udarbejdelse af regler i forhold til forordningens ansvarsområde samt udarbejde certificeringsstandarder og vejledende materiale. Endelig fungerer agenturet som Kommissionens værktøj til at evaluere medlemslandenes anvendelse af grundforordningen og dens implementeringsforordninger.

EASA styres overordnet af en bestyrelse, som har en række overordnede funktioner, bl.a. at definere agenturets prioriteter, fastsætte budgettet og overvåge driften. Bestyrelsen består af repræsentanter for medlemsstaterne og Kommissionen. EASAs daglige ledelse består overordnet af en administrerende direktør, der udnævnes af bestyrelsen, tre faglige direktører samt en administrativ direktør.

Det er den administrerende direktør, der træffer beslutninger om sikkerhedsspørgsmål. Formålet er at sikre, at beslutningerne holdes uden for politisk indblanding. Denne metode kendes i de fleste lande, der har systemer med luftfartssikkerhedsregulering. Til at kontrollere, at den administrerende direktør har anvendt EU-lovgivningen korrekt, er der desuden nedsat et uafhængigt klagenævn. Samtidig findes et såkaldt EASA Advisory Board, der bistår bestyrelsen i dens arbejde. Dette panel består af organisationer, der repræsenterer luftfartspersonale, producenter, erhvervs- og privatflyvningen, vedligeholdelsesindustrien, uddannelsesorganisationer og luftfartssporten.

Forordning 1592/2002 er i dag afløst af forordning 216/2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur. Hermed udvides ansvarsområdet til ud over luftdygtighed også at omfatte fælles overordnede regler for operation af luftfartøjer (OPS), herunder 3. landes operatører samt personlige certifikater til flyvende personale (FCL).³⁵

EU-lovgivning under behandling

I foråret 2012 forhandles der bl.a. om nye regler vedr. groundhandling, slots og støj. Forslagene kaldes samlet for lufthavns pakken.

Forslaget om en ny lufthavns pakke sker på baggrund af en konstatering af, at der er en voksende forskel mellem kapacitet og efterspørgsel i EU's travle hovedlufthavne. Luftrafikken vil fortsætte med at vokse, og det er forventningen, at den vil være fordoblet frem til 2030. EU vil imidlertid ikke være i stand til at opfylde en stor del af denne efterspørgsel på grund af mangel på lufthavnskapacitet. Kommissionen mener derfor, at der er behov for at gøre en indsats over for trængsel i de europæiske lufthavne. Lufthavns pakken er Kommissionens forslag til en sådan indsats.

Revision af groundhandlingdirektivet

Groundhandlingforslaget indeholder en ændring fra direktiv til forordning om groundhandling i EU's lufthavne. Groundhandling er en fællesbetegnelse for en lang række serviceydelser, som skal stilles til rådighed i en lufthavn, såsom påfyldning af brændstof, rengøring af fly mellem operationer, og håndtering af passagerer i lufthavnen.

Det gældende direktiv (EU-direktiv nr. 96/67) har ifølge Kommissionen generelt medført lavere priser på ydelserne og bedre service. Kommissionen mener dog, at leveringen af ydelserne i lufthavnene ikke er tilstrækkelig effektiv, og at kvaliteten i ydelserne ikke kan holde trit med den stigende efterspørgsel.

Kommissionen foreslår bl.a. fri adgang til egen-handling i alle lufthavne; egen-handling betyder, at luftfartselskaberne får adgang til selv at udføre deres egen handling. Endvidere foreslår Kommissionen lempelse af begrænsningen i antallet af tredjeparts-handlere i store lufthavne; tredjeparts-handling vil sige, at leverandører af groundhandling har mulighed for at levere ydelser til luftfartsselskaber. Det be-

³⁵Detaljerede implementeringsregler for disse områder er i øjeblikket under udarbejdelse, og skal være vedtaget senest i april 2012. De mere detaljerede fælles EU-regler vedrørende erhvervs mæssig operation af fastvingede fly fremgår af forordning 3922/91 med senere ændringer. Forordning 216/2008 blev ændret i 2009 (forordning nr. 1108/2009), hvorved anvendelsesområdet for forordningen blev udvidet til også at omfatte området luftfartstjenester (ATM) inkl. regler for opnåelse af et flyveledercertifikat, og flyvepladser (AGA). I forhold til EASA's rolle mv. er denne forordning uændret i forhold til den oprindelige grundforordning nr. 1592/2002. Implementeringsreglerne for alle områder omfatter ligeledes regler for de nationale myndigheders ageren i forhold til udstedelse af tilladelser samt tilsynet hermed. Implementeringsregler på ATM-området skal være vedtaget inden udgangen af 2012 og for AGA inden udgangen af 2013. På ATM-området er der yderligere etableret en "Fast Track" procedure, hvor de eksisterende regler fra Single Sky systemet hurtigst muligt overføres i overensstemmelse med retningslinjerne i forordning nr. 216/2008.

tyder, at der skal være flere udbydere af groundhandlingsydelser. De nye regler har til formål at øge kvaliteten i serviceydelserne og gøre dem mere effektive i lufthavnene ved at øge konkurrencen mellem serviceudbydere.

Revision af slotsforordningen

Kommissionen har fremsat forslag om ændring af forordningen om tildeling af slots i lufthavne (Forordning nr. 95/93 med senere ændringer). En slot for et luftfartsselskab i en lufthavn er en "ankomst- og afgangstid". Hovedformålet med slotsregulering er ifølge Kommissionen at sikre, at adgangen til overbelastede lufthavne organiseres ikke-diskriminerende og gennemskueligt for at få optimal udnyttelse af lufthavnskapaciteten og muliggøre reel konkurrence.

Tildelingen af slots skal ske effektivt og på ensartede, gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår, og der skal være en passende balance mellem fastholdelse af erhvervede slots og muligheden for at få tildelt nye. Forslaget lægger op til, at det gøres lettere for nytilkomne luftfartsselskaber at få tildelt slots, og at det bliver tilladt at handle med slots luftfartsselskaberne imellem. I lufthavne, hvor der er kapacitetsproblemer, kan slots være meget værdifulde. Det gælder eksempelvis London Heathrow Lufthavn.

Revision af støjdirektivet

Kommissionen har fremsat et forslag til ændring af direktivet om støj fra fly (direktiv 2002/30). Støjforslaget indeholder en ændring fra direktiv til forordning for at sikre en mere ensartet anvendelse i medlemslandene.

Baggrunden for støjforslaget er voksende problemer med flystøj fra EU's lufthavne, hvor flere og flere borgere i EU berøres af støj fra fly i eller omkring lufthavne. Kommissionen mener, at der er behov for en aktiv strategi for håndtering af flystøj for at dæmpe de uønskede effekter.

Der skal, som i det gældende direktiv, benyttes en "afbalanceret strategi" med fire hovedelementer: 1) Man søger først at reducere ved kilden (mindre støjende fly), 2) dernæst ved fysisk planlægning (vedr. anvendelsen af områderne omkring en lufthavn), 3) så ved støjbegrænsende bestemmelser (bestemte krav til flyenes bevægelser på jorden og i luften), 4) og endelig ved operationelle restriktioner (fx nat-flyvningsforbud).

Forordningsforslaget omfatter lufthavne over en vis størrelse, og i Danmark er kun Københavns Lufthavn omfattet. Den afbalancerede strategi er implementeret i Danmark og er en af årsagerne til det meget lave antal klager fra beboere omkring Københavns Lufthavn.

Forslaget indeholder bl.a. bestemmelser om udfasning af ældre, støjende fly. Det fremgår af forslaget, at en eventuel udfasning vil foregå i et tempo, så det ikke får væsentlig betydning for danske luftfartsselskaber.

Herudover er der også andre EU-sager under behandling:

Direktiv om sikkerhedsafgifter i lufthavnene

Direktivforslaget har til formål at fastlægge fælles principper for opkrævning af afgifter til beskyttelse af luftfartens sikkerhed i Fællesskabets lufthavne. Forslaget indeholder bl.a. regler om ikke-diskrimination, samråd og klageadgang, åbenhed, forhold til omkostninger og om en uafhængig tilsynsmyndighed.

Samlede luftfartsaftaler mellem EU og tredjelande

Siden 2004 har Kommissionen henstillet til Ministerrådet om at få mandat til at indlede forhandlinger med udvalgte tredjelande om indgåelse af omfattende luftfartsaftaler mellem EU og det pågældende tredjeland. Disse aftaler skal afløse samtlige medlemslandes eksisterende bilaterale luftfartsaftaler med tredjelandet, og på den måde vil man skabe ensartede bestemmelser for alle luftfartsselskaber mellem alle EU's medlemslande og tredjelandet. Der er indtil nu indgået aftaler med bl.a. USA, Canada, Marokko og Jordan, og der forhandles for tiden med Israel. Det er bl.a. Kommissionens hensigt, at alle EU's nabolande skal indgå luftfartsaftaler med EU.

Horisontale luftfartsaftaler mellem EU og tredjelande

Kommissionen forhandler også om mindre omfattende luftfartsaftaler med en række tredjelande. Man fik i 2004 mandat til at indlede forhandlinger med samtlige tredjelande hver for sig om indgåelse af en luftfartsaftale mellem EU og det pågældende tredjeland, der under ét ændrer nogle bestemmelser i samtlige medlemslandes gældende bilaterale luftfartsaftaler med det pågældende tredjeland. Der er tale om bestemmelser, som hidtil kun har været gældende for et medlemsland og dets egne indbyggere, men som nu skal gælde for samtlige medlemslande og deres indbyggere. For eksempel skal et britisk luftfartsselskab kunne flyve mellem Frankrig og Tyrkiet, hvilket tidligere ikke har været muligt. Kommissionens aftaler af denne type kaldes horisontale aftaler.

3.3 Securityområdet

Luftfart er en meget sikker transportform – både isoleret set, men også i sammenligning med de øvrige transportformer. Alligevel er der et stadigt stigende fokus på flysikkerhed, herunder både det man traditionelt forstår ved sikkerhed, nemlig initiativer, der har til formål at minimere risikoen for havarier mv., og security, som er initiativer, der er rettet mod at undgå terrorhandlinger.

Securityområdet inden for civil luftfart er i vidt omfang reguleret i EU-regi, men der findes i Danmark også nationale regler i luftfartsloven.³⁶ Bestemmelserne i luftfartsloven supplerer de detaljerede EU-regler, og fastsætter ansvars- og kompetenceforhold på securityområdet i Danmark. De nationale securitybestemmelser forventes afviklet, når EU-reglerne skal være fuldt implementerede.

Det er målsætningen, at flyvesikkerheden i Danmark løbende forbedres, og at der ikke sker forbrydelser mod luftfartens sikkerhed. Det er vigtigt, at luftfarten er en meget sikker transportform, da konsekvenserne af et utilstrækkeligt sikkerhedsniveau kan være alvorlige. Det kan dog være særdeles ressourcekrævende at gennemføre omfattende sikkerhedsforanstaltninger. Det er derfor nødvendigt at indtænke omkostningerne ved at gennemføre forskellige sikkerhedsmæssige tiltag.

I de senere år er der blevet gennemført en række initiativer på sikkerhedsområdet, og emnet har ved flere lejligheder været rejst overfor transportkommissæren og på europæisk niveau. Listen over forbudte genstande er blevet begrænset og der bliver fra EU's side lagt op til at ændre reglerne for screening af væsker i håndbagagen i første halvdel af 2013. Den påtænkte ændring skal igen tillade de rejsende at kunne medbringe væsker i håndbagagen. Blandt lufthavne og flyselskaber er der imidlertid betydelig bekymring for denne ændring. Synspunktet er, at den påtænkte ændring på nuværende tidspunkt vil erstatte de indarbejdede regler og metoder vedrørende væsker med flere typer af ny, tidskrævende teknologi og omstændelige processer, der vil udsætte passagererne for mere kontrol og betydeligt forlængede procestider og således ikke blive opfattet som et fremskridt.

Den tidligere transportminister afholdt et møde med luftfartsbranchen i starten af 2011 for at give securityreglerne på luftfartsområdet et servicetjek. På den baggrund blev der iværksat flere konkrete initiativer, bl.a. en systematisering af samarbejdet mellem branchen og myndighederne på securityområdet i det såkaldte Security-Forum under Trafikstyrelsen, som også – i samarbejde med luftfartsbranchen – vil udvikle en informationsstrategi, der har til formål at forklare de forskellige regler overfor passagerer og ansatte i branchen. Samtidig har lufthavnene i Danmark lovet, at de vil have ledelsesmæssig fokus på sikkerhedsarbejdet i lufthavnene.

EU's securityregler dækker samtlige aktører – alle lufthavne offentlige og private, luftfartsselskaber, fragt-, handlings-, catering- og rengøringsvirksomheder – og bestemmelserne regulerer både passagerernes og de ansattes adgang til en lufthavns afspærrede område.³⁷

Regler omhandler bl.a. adgangskontrol i lufthavnene, eftersyn af fly, passagerer og bagage, herunder indskreven bagage, samt fragt og post. Reglerne omfatter endvidere en liste over forbudte genstande, regler for catering- og rengøringsvirksomheder, sikkerhed under flyvningen, ansættelse og uddannelse samt specifikationskrav til securityudstyr.

³⁶Luftfartslovens § 70, og §§ 70 a-c fastlægger de generelle principper for udarbejdelse af bestemmelser om security på luftfartsområdet.

³⁷Jf. forordning nr. 300/2008. I et bilag til forordningen er de detaljerede gennemførelsesnormer fastlagt. De overordnede fælleseuropæiske securitybestemmelser er udmøntet via en række Kommissionsforordninger og Kommissionsafgørelser. Disse fastsætter detaljerede bestemmelser, fx vedrørende væsker.

Ansvarsfordelingen aktørerne imellem

Lufthavnen

Lufthavnen er den enhed, der har ansvaret for gennemførelse af langt de fleste securitytiltag, da det er lufthavnen, der skal sikre adgangskontrollen til lufthavnen og til de særligt beskyttede områder. Samtidig er det lufthavnens ansvar at foretage eftersyn af passagerer, ansatte og deres medbragte genstande, når de skal ind i de beskyttede områder.³⁸

Lufthavnen har også ansvaret for eftersyn af håndbagage og medbragte genstande, der skal ind i det beskyttede område, og lufthavnen skal her sikre, at bærbare computere og væsker efterses særskilt, samt at mængdebegrænsningerne for væsker overholdes. Årsagen til de særlige væskeregler er indført er, at terrorister i 2006 forsøgte at medbringe flydende sprængstoffer i flasker med læskedrikke, hvor sprængstoffet var puttet i flasken uden at forseglingen blev brudt. Lufthavnen har desuden ansvaret for eftersynet af den indskrevne bagage.

Visse danske lufthavne har indført egne regler om, at passagerer og ansatte skal tage bæltet og sko af inden de efterses. Dette har de primært gjort for at sikre strømmen af passagerer og ansatte gennem checkstedet – og ikke af securitymæssige årsager.

Sker der sammenblanding af eftersete og ikke-eftersete personer i det beskyttede område, er det også lufthavnen, der skal genoprette ”steriliteten” både for de områder, hvor sammenblandingen er sket, men også for så vidt angår de berørte personer.

Luftfartsselskabet

Lufthavnen har som nævnt ansvaret for eftersynet af den indskrevne bagage. Det er derimod luftfartsselskabet, der skal beskytte bagage mod uautoriseret adgang på lufthavnens afspærrede område – samt at passagererne ikke får mulighed for at komme til den indskrevne bagage på rampeområdet. Listen over forbudte genstande, der ikke må medtages i kabinen, er i øvrigt større, end listen over forbudte genstande, der må medtages i den indskrevne bagage.

Luftfartsselskabet har også ansvaret for beskyttelse af egne fly og forsyninger og fragt, der skal ombord på flyet. Luftfartsselskabet skal desuden sikre, at der ikke er efterladt forbudte genstande ombord på flyet, inden det tages i brug.

Catering- og fragtselskaberne

Det er catering- og rengøringselskaberne opgave at sikre, at der ikke er skjult forbudte genstande i de forsyninger, som de leverer til fly eller til terminalområder.

På fragtområdet er der tale om sikring af fragten hele vejen fra fragten bliver udskilt som luftfragt hos kunden og frem til, at den lastes ombord på flyet.

Der bliver tale om myndighedsgodkendelse og tilsyn med alle led i transportkæden – den såkaldte kendte kunde, transportøren, fragtagenten og luftfartsselskabet. Hvert led i kæden skal beskytte fragten mod uautoriseret adgang, og sker der brud på kæden skal det sikres, at fragten bliver efterset, inden den lastes ombord på flyet. For de kendte kunders og for fragtagenternes vedkommende bliver der tale om, at de registreres i en EU-database, hvorefter de anses for kendte kunder og sikkerhedsgodkendte fragtagenter i alle EU-medlemslande. Myndighedsgodkendelse af de kendte kunder skal være fuldt implementeret den 29. april 2013.

3.4 Rejsegaranti og konkurssikring

Både nationalt, på nordisk plan og i EU-regi er der stigende fokus på at sikre passagerernes rettigheder i forbindelse med flyrejser. Det er navnlig tiltag, der skal harmonisere og forbedre luftfartsselskabernes praksis i forbindelse med aflysninger og forsinkelser, adgangsforhold for handicappede og vedrørende oplysninger om flyselskabers sikkerhed.

³⁸Når der foretages personeftersyn sker dette primært ved anvendelse af en metaldetektor-arm, og giver denne alarm, foretages der et manuelt eftersyn, for at finde årsagen til det der gav alarm. Da et trusselsobjekt (forbudt genstand) ikke altid indeholder metal, skal der herudover også foretages manuelt eftersyn af en vis procentdel af passagerer og ansatte, der ikke giver alarm. Har personen overtøj på, skal dette efterses særskilt.

Gennem de senere år har dansk og europæisk luftfart været præget af større konkurrence, hvilket har medført faldende billetpriser og et stigende antal destinationer – til gavn for flypassagererne. I 2008 blev den civile luftfart desuden ramt af voldsomt stigende brændstofpriser og af finanskrisen, der medførte faldende efterspørgsel.

Den stagnation og tilbagegang, der opstod inden for den globale luftfart, som følge af finanskrisen i 2008, fortsatte i hele 2009. Globalt oplevede luftfartsselskaberne i 2009 den største nedgang i passagertallet gennem de seneste 60 år.

I 2010 blev luftfartsbranchen hårdt ramt af aflysninger som følge af vulkanaskeskyen fra Island. Dette resulterede i store udgifter for luftfartsselskaberne i bistand til strandede passagerer som følge af EU's regler om passagerrettigheder.³⁹

Rejsegarantifonden

For at kunne yde rejsekunder bistand i tilfælde af en rejsearrangørs konkurs, oprettede man i Danmark i 1979 en rejsegarantifond, som er en privat, selvejende institution.⁴⁰ Da rejsegarantifonden blev oprettet, var forbrugernes typiske rejsemåde pakkerejser, altså rejser, hvor man køber mere end blot transport, fx hotelophold. Fonden gjaldt da også oprindeligt kun for pakkerejser.

Siden da har forbrugernes rejsemønstre ændret sig, så der i dag er et stigende antal kunder, der selv sammensætter deres rejse – typisk via internettet. Den generelle rejseaktivitet er steget, mens antallet af pakkerejser er faldende. Dette tyder på, at relativt flere forbrugere i dag selv vælger at sammensætte deres ferie.

På den baggrund og i lyset af konkursen i 2008 for Sterling Airlines A/S, blev rejsegarantiordningen udvidet til bl.a. individuel flytransport for at øge forbrugerbeskyttelse, så det nu er obligatorisk for luftfartsselskaberne at tilbyde kunder dækning af Rejsegarantifonden. Det er dog frivilligt, om kunden mod betaling tilvælger dækningen.⁴¹

Flytransport alene er ikke dækket af EU's pakkerejsedirektiv, men for at sikre forbrugerne en bedre beskyttelse ved konkurser i flybranchen er der altså i Danmark indført en national ordning. Selv om der er tale om en national ordning, gælder den dog ikke udelukkende for danske luftfartsselskaber.

Konkursdækningen

Rejsegarantifondens konkursdækning omfatter i dag som nævnt hovedsageligt pakkerejser og flybilletter. En pakkerejse er altid omfattet af fondens dækning, hvis man har købt den hos en rejseudbyder, der er registreret i fonden.

En flybillet alene kan også være omfattet af fondens dækning. Det kræver, at man har købt en konkursdækning når flybilletten købes. Man kan købe konkursdækningen hos de rejseudbydere, som er registreret i Rejsegarantifonden. Rejseudbydere skal ifølge loven registreres i fonden, hvis de er "etableret i Danmark".⁴²

Det der afgør om en rejseudbyder er etableret i Danmark, er, om arrangøren har et forretningssted eller en repræsentant i Danmark, som kunderne fysisk kan henvende sig til. En dansk hjemmeside på internettet er ikke tilstrækkeligt til, at udbyderen er etableret i Danmark.

Ifølge oplysninger fra Rejsegarantifondens hjemmeside den 18. januar 2012 var disse flyselskaber registreret i fonden; jf. boks 3.1:

³⁹Jf. forordning 261/2004

⁴⁰Det lovgivningsmæssige grundlag for fonden fremgår af lov om rejsegarantifond, jf. lovebekendtgørelse nr. 1192 af 8. december 2009.

⁴¹Det nærmere fastsatte bidrag er pt. 20 kr.

⁴²Udbud og salg af rejseudbud uden registrering i Rejsegarantifonden kan straffes efter lov om en rejsegarantifond med bøde eller fængsel i indtil 4 måneder.

Boks 3.1: Flyselskaber registreret i Rejsegarantifonden pr. 18. januar 2012

Air Canada	Iberia
Air China	Icelandair
Air France	JAT Airways AD
Air Greenland A/S	KLM
Alitalia	LOT Polish Airlines
Atlantic Airways	Lufthansa
Austrian Airlines	Malev Hungarian Airlines*
Blue1	Pakistan International Airlines
British Airways	Qatar Airways
Brussels Airlines	SAS
Cimber Sterling	Singapore Airlines
Continental Airlines	South African Airways
Delta Air Lines	Sun-Air of Scandinavia A/S
Egyptair	Swiss International Airlines
EL AL Israel Airlines Ltd.	TAP Portugal Airlines
Emirates	Thai Airways
Finnair	Turkish Airlines
Gulf Air	

Den 14. februar 2012 gik det ungarske selskab Malev Hungarian Airlines konkurs.

Kilde: Trafikstyrelsen, 2012.

Ordningen om konkursdækning omfatter, selv om der er tale om en national ordning, også en lang række udenlandske luftfartsselskaber. Der er som udgangspunkt ikke tale om, at udenlandske selskaber har en konkurrencemæssig fordel i forhold til danske selskaber, fx i forbindelse med udgifter til registrering i fonden og garantistillelse.

Nogle flyselskaber er dog ikke registreret i fonden, på trods af krav fra Rejsegarantifonden. Dette selv om de efter rejsegarantifondens opfattelse – og på baggrund af kendelser truffet af Erhvervsankenævnet – er etableret i Danmark. Erhvervsankenævnet har fastslået, at et internationalt flyselskab, som har hovedkontor udenfor Danmark men har et afdelingskontor i Danmark, og som sælger flybilletter med afrejse fra Danmark til kunder, der befinder sig i Danmark, skal registreres i fonden og tilbyde private kunder konkursdækning.⁴³

Det er en betingelse, at flybilletten er til privat brug, og det skal stå på fakturaen/billetten, at man har købt konkursdækning – ellers er man ikke omfattet af fondens dækning. Konkursdækningen gælder også rejser købt via Internettet.

Hvis man har købt en pakkerejse, hvor flyrejse indgår eller hvis man har købt en flyrejse med konkursdækning og flyselskabet går konkurs *inden rejsen*, udbetaler Rejsegarantifonden det beløb, man har betalt for rejsen.⁴⁴ Rejsegarantifonden kan dog også vælge at gennemføre rejsen. Har man købt en pakkerejse, hvor flyhjemrejse indgår eller hvis man har købt en flyrejse med konkursdækning og flyselskabet går konkurs *under rejsen*, sørger fonden for hjemtransport ”inden rimelig tid”.⁴⁵ I tilfælde, hvor en person har købt en flybillet gennem et rejsebureau, og flyselskabet går konkurs, er det ifølge Forbrugerklagenævnets og Pakkerejseankenævnets praksis rejsebureauet, der som udgangspunkt hæfter for tabet og skal gennemføre rejsen eller tilbagebetale billetten uanset køb af konkursdækning.

Reglerne for hvordan man som forbruger er stillet afhænger af, på hvilken måde man har købt sin flybillet. Har man som forbruger betalt med et internationalt kreditkort vil man, ifølge Finansrådet, have mulighed for at gøre indsigelse i sin bank og gode muligheder for at få tabet dækket. Hvis banken ikke vil hjælpe med at få dækket tabet, kan Pengeinstitutankenævnet kontaktes. Er flybilletten købt direkte

⁴³ På trods af dette kan man ikke købe konkurssikring på flybilletter, der købes direkte hos Air Mauritius, Norwegian og Syrian Air, hvorfor disse selskaber er politianmeldt af Rejsegarantifonden. Selskaber som Easyjet, Air Berlin, Ryanair, Germanwings m.fl. er desuden ikke registreret i rejsegarantifonden. Dette forhold er senest undersøgt pr. 18. januar 2012. Udbud og salg af rejseudrejser uden registrering er strafbart.

⁴⁴ Det gælder dog ikke evt. beløb betalt for rejse- eller afbestillingsforsikring, som man skal søge refunderet direkte hos forsikringselskabet.

⁴⁵ Det kan være, at man må blive længere på rejsemålet, end det oprindeligt var forudsat og i de tilfælde dækker Rejsegarantifonden omkostninger til nødvendige ekstra overnatninger, men fonden dækker ikke tabt arbejdsfortjeneste og lign. Hvis man ikke er indforstået med at afvente, at fonden arrangerer hjemtransport, og i stedet selv sørger for at komme hjem, dækker fonden ikke udgiften til billetten m.v.

på det pågældende selskabs hjemmeside, kan man også i nogle tilfælde få billetudgiften refunderet, hvis den er købt med et VISA/Dankort.

I den senest tid er en række luftfartsselskaber gået konkurs, herunder det spanske Spanair, ungarske Malev Hungarian Airlines og det tyske regionale selskab Cirrus Airlines. Et af problemer for danske forbrugere i sagen var netop, at Spanair ikke var registreret i Rejsegarantifonden. Derfor havde forbrugerne ikke mulighed for at købe en konkursdækning, hvis billetten var købt direkte hos selskabet. Det ungarske selskab Malev var dog med i Rejsegarantifonden, så hvis man som forbruger havde købt en billet med selskabet og samtidig havde købt konkursdækningen, ville man få dækket tabet.

Udgifter for luftfartsselskaberne

Det er en betingelse for registrering i Rejsegarantifonden, at rejseudbyderne, herunder luftfartsselskaber, stiller en garanti, der er afhængig af deres omsætning ved salg af rejseudgifter omfattet af lov om en rejsegarantifond. Garantien skal stilles i et pengeinstitut, i et forsikringsselskab, ved kontant deponering eller ved deponering af andre tilsvarende aktiver. Garantibeløbet skal af fonden kunne kræves indbetalt til dækning af krav, som fonden får mod de registrerede luftfartsselskaber.⁴⁶

Udover udgifterne i forbindelse med garantistillelse, har rejseudbyderne, herunder luftfartsselskaberne, også udgifter i forbindelse med finansieringen af Rejsegarantifondens nettodriftsomkostninger i form af betalingen af et administrationsbidrag, som fastsættes af fondens bestyrelse.⁴⁷

Rejsegarantiordninger i andre lande

Som omtalt ovenfor er rejsegarantiordningen for flytransport en national ordning. Derimod er pakkerejser dækket af rejsegarantiordningen i henhold til EU's pakkerejsedirektiv, og gælder derfor også i de andre EU-lande. Rejsegarantifonden oplyser, at der findes ikke nationale ordninger for flytransport i andre EU-lande, men det overvejes om pakkerejsedirektivet skal udvides til også at omfatte dette område.

3.5 Flyve- og hviletidsregler

Regelsættet

EU's regler om flyve- og hviletid for besætningsmedlemmer, er minimumsregler i et system, der er baseret på timer.⁴⁸

EU's regler regulerer den samlede arbejdstid. Herudover er der fastsat en række nationale regler, fx for flyvninger gennem flere tidszoner. De danske nationale "tillægsregler" findes i Bestemmelse om flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hviletid for besætningsmedlemmer under erhvervsmæssig lufttransport.⁴⁹

I forhold til begge regelsæt gælder desuden luftfartslovens § 50, hvorefter ingen må gøre tjeneste på et luftfartøj, hvis de som følge af sygdom, overanstrengelse, mangel på søvn mm. er ude af stand til dette. Det retter sig mod såvel arbejdstager som arbejdsgiver. Luftfartsselskabernes driftshåndbøger, der godkendes af Trafikstyrelsen, skal beskrive den enkelte arbejdstagers pligt til at sige fra, hvis denne er ude af stand til at gøre tjeneste på fuld betryggende måde.

Mange af luftfartsselskaberne har kollektivaftaler, der er mere begrænsende for arbejdstagers mulige produktion end hvad de to regelsæt giver mulighed for ved maksimaludnyttelse. Disse aftaler kan fortsat opretholdes.

⁴⁶ Kravet om garantistillelse for et luftfartsselskab starter ved en omsætning på mellem 250.000 kr. og 5 mio. kr., hvor garantibeløbet er 300.000 kr. og stiger efter nogle nærmere fastsatte skalatrin indtil en omsætning over 250 mio. kr., hvor garantibeløbet er 2,5 mio. kr. og en yderligere garanti på 1 mio. kr. for hver 100 mio. kr. omsætningen overstiger 250 mio. kr., dog maksimalt 100 mio. kr. Hvis flycharterrejseudgifter udgør 50 % eller mere af luftfartsselskabets omsætning er garantibeløbene højere. Kravet om garantistillelse starter her ved en omsætning på mellem 250.000 kr. og 2,5 mio. kr., hvor garantibeløbet er 300.000 kr. og stiger efter nogle nærmere fastsatte skalatrin indtil en omsætning over 700 mio. kr., hvor garantibeløbet er 30 mio. kr. og en yderligere garanti på 5 mio. kr. for hver 200 mio. kr. omsætningen overstiger 700 mio. kr.

⁴⁷ Administrationsbidraget består af et grundbidrag i størrelsesorden 4.000 kr. og et omsætningsbidrag fra den enkelte rejseudbyder mm. som er afhængig af størrelsen af den enkelte udbyders omsætning og den totale omsætning på rejseudgifter omfattet af fondens dækning. I 2010 udgjorde omsætningsbidraget ved en omsætning hos den enkelte rejseudbyder, eksempelvis på henholdsvis 1 mio. kr., 10 mio. kr. og 100 mio. kr., henholdsvis 575 kr., 5.750 kr. og 57.500 kr.

⁴⁸ Regler om flyve- og hviletid for besætningsmedlemmer er indeholdt i subpart Q i den såkaldte EU-OPS. Subpart Q er det første fælles europæiske regelsæt for flyve- og hviletid for besætningsmedlemmer. EU-OPS'en er bilag til EU-Forordning 3922/91 af 16. december 1991, som senest ændret ved forordning 859/2008 af 20. august 2008.

⁴⁹ Jf. BL 5-18.

De fælleseuropæiske flyve- og hviletidsregler trådte i kraft 16. juli 2008. Reglerne er udtryk for et kompromis mellem medlemsstaterne og er resultatet af en langvarig proces. Der er ikke tale om totalharmonisering, idet visse områder fortsat er reguleret nationalt. Det har fra vedtagelsen været hensigten, at reglerne skal revideres, og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) fik på den baggrund i 2009 udarbejdet en evalueringsrapport om reglerne. Der var dog ikke tale om en egentlig videnskabelig undersøgelse.

Arbejdet med flyve- og hviletidsreglerne

Den danske regering har hidtil lagt vægt på, at flyve- og hviletidsreglerne skal være fælleseuropæiske, fuldt dækkende og baseret på videnskabelig forskning og resultater. Endvidere bør der indføres krav i EU om udvikling og implementering af et lovpligtigt "Safety Management System" indeholdende et "Fatigue Risk Management System". Endvidere har regeringen arbejdet for, at der bør ses nærmere på reglerne for forlængelse af den daglige flyvetjenesteperiode; for fordelingen af den ugentlige tjenesteperiode samt for reglerne om natarbejde.

Disse synspunkter er sendt til Kommissionen med henblik på at blive taget med i betragtning i forbindelse med Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur's (EASA) kommende revision af EU-reglerne om flyve- og hviletid.

Der er tale om en længere proces i forhold til udarbejdelse af de reviderede regler, og Danmark har hele tiden overfor både EASA og transportkommissæren understreget vigtigheden af, at reglerne skal baseres på videnskabelige undersøgelser, der sikrer, at reglerne giver den tilstrækkelige beskyttelse mod fatigue og ikke medfører en forringelse af sikkerheden.

Transportkommissær Siim Kallas har senest i juli 2011 forsikret transportministeren om, at der ikke vil blive truffet beslutninger om ændrede regler, før der er videnskabeligt belæg for det.

EASA har netop offentliggjort det såkaldte Comment Response Document, som danner grundlag for den videre proces, og som ligeledes udgør oplægget til en totalharmonisering af området. Som planen for det videre arbejde ser ud lige nu, vil EASA i sommeren 2012 fremsende forslag til Kommissionen, der efterfølgende skal forelægges det for EASA-komiteen.

Den danske flyve- og hviletidsarbejdsgruppe har evalueret det af EASA udarbejdede Comment Response Document og har i et brev til transportministeren af 24. februar 2012 kommenteret lovforslaget. Arbejdsgruppen har i brevet påpeget de områder i lovgivningen, som efter arbejdsgruppens opfattelse ikke er i overensstemmelse med de danske synspunkter, og opfordret ministeren til at sikre, at de danske synspunkter afspejles i den videre behandling af lovforslaget og dermed i de nye, fælleseuropæiske arbejdstidsregler.

3.6 Gebyrbetaling til myndigheder

Myndigheder kan være med til at understøtte en positiv udvikling i luftfarten ved at sikre, at dansk luftfart har de bedst mulige rammebetingelser. Hvis dansk luftfart skal have international rækkevidde, kræver det, at myndighederne gør brug af et bredt udvalg af virkemidler for at skabe de bedst mulige rammevilkår for luftfarten i Danmark.

Rammebetingelserne handler også om omfanget af administrative byrder, niveauet for lufthavnstakster samt brugerbetaling for myndigheds- og serviceydelse. Der arbejdes konstant på at holde de myndighedsrelaterede omkostninger på luftfartsområdet på et så lavt niveau som muligt – herunder både de direkte omkostninger (afgifter og gebyrer) og de indirekte omkostninger (i form af myndighedskrav), som pålægges luftfartserhvervet.

Det er målsætningen, at produktiviteten øges, så gebyrerne kan holdes på et så lavt niveau som muligt. Det er samtidig en strategisk målsætning, at der er en høj grad af omkostningseffektivitet, så prisen, som luftfartsselskaberne skal betale for at flyve via dansk luftrum, er konkurrencedygtig.

Trafikstyrelsens tilsyn med den civile luftfart, bygger på fuld brugerfinansiering. Den samlede brugerbetaling fastsættes ud fra Trafikstyrelsens samlede omkostninger på tilsynsområdet for den civile luftfart.⁵⁰ Selvom der er tale om fuld brugerfinansiering, er der ikke for hver enkelt type af tilsyn en entydig

⁵⁰ Dette er inklusiv en andel af omkostninger til generel ledelse, administration og hjælpefunktioner.

direkte sammenhæng mellem omkostninger og brugerbetalingens størrelse. Der sker en krydssubsidiering mellem forskellige typer af brugere.

Denne krydssubsidiering er hjemlet i luftfartslovens § 148, hvor formålet er at tilvejebringe en overdækning fra visse afgiftsbelagte områder, som så anvendes til at nedsætte udvalgte gebyrer for Trafikstyrelsens øvrige tilsynsvirksomhed med den civile luftfart. Udvalgte gebyrer fastsættes ikke udelukkende på baggrund af tidsregistrering og omkostningsberegninger. På denne måde sker der en krydssubsidiering ved brug af overdækningen fra afgifterne fra den store luftfart til privatflyvningen og den mindre og mellemstore luftfart. På denne måde støttes den såkaldte underskov i dansk luftfart.

Efter den nuværende betalingsmodel er det imidlertid alene de direkte danske luftfartsbrugere, dvs. de danske luftfartsselskaber, flyvesikringstjenesten Naviair, lufthavne, luftfartsskoler, licens- og certifikatindehavere mv., der bidrager til finansieringen af Trafikstyrelsens tilsynsaktiviteter. De indirekte brugere, passagererne, har imidlertid også glæde af tilsynet, som er med til at sikre, at flyvningen kan gennemføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Det samme gælder for de udenlandske luftfartsselskaber, der benytter danske lufthavne og modtager danske luftrafik tjenesteydelser mm.

Den nuværende model indebærer således, at danske luftfartsselskabers konkurrenceevne forringes i forhold til lande, hvor tilsynsindsatsen sker enten ved indirekte brugerbetaling eller ved offentlige bevilninger.

Det bemærkes, at gebyrerne på luftfartsområdet med virkning fra 1. januar 2012 er sænket med samlet set 10%. Denne markante gebyrnedsettelse har været mulig som følge af en række besparelser og effektiviseringer i kølvandet på sammenlægningen af det tidligere Statens Luftfartsvæsen og Trafikstyrelsen. Det er primært opnået igennem lavere omkostninger til husleje, IT og administration. Dertil kommer en række synergi gevinster indenfor fagområderne. Den største nedsættelse af gebyrerne er sket på certifikatområdet, hvor de samlede gebyrer er faldet med 3,2 mio. kr. i forhold til 2011 svarende til et fald på ca. 16 %. Samtidig er de generelle gebyrer nedsat med ca. 2,5 mio. kr. svarende til ca. 26 % Alt i alt er gebyrerne på luftfartsområdet nedsat med ca. 5-6 mio. kr., som nævnt svarende til ca. 10 % af de samlede gebyrindtægter (eksklusive afgifter).

Som det fremgår af nedenstående boks, vedrører nogle gebyrer udstedelser, mens andre vedrører årsgebyrer⁵¹:

Boks 3.2: Oversigt over udstedelses- og årsgebyrer

Udstedelsesgebyrer	Årsgebyrer
Tiltrædelseskontroller	Certifikater
Godkendelser	Prøver
Enkeltstående forretninger	Luftdygtighed
	Værksteder
	Erhvervsmæssig flyvning

Kilde: Trafikstyrelsen, 2012.

Der findes i øvrigt tre forskellige typer af tilsynsopgaver inden for luftfart, hvor der betales afgifter.⁵²

3.7 Beskatningsforhold for luftfarten

Afgift ved registrering

Der betales afgift i forbindelse med henholdsvis registrering (optagelse og ejerskifte) i det såkaldte Nationalitetsregister, og der betales for registrering af panterrettigheder i det såkaldte Rettighedsregister. Skatteministeriet træffer afgørelse om afgiften. I forbindelse med optagelse i Nationalitetsregisteret opkræves 1 promille af luftfartøjets værdi på tidspunktet for registreringen af luftfartøjet i registeret el-

⁵¹ Eksempler på udstedelsesgebyrer er fx "Prøve som luftfartsradiotelefonist" og "Validering af udenlandsk flyvetilladelse". Gode eksempler på årsgebyrer er fx et "Erhvervsmæssigt pilotcertifikat" eller en "Godkendelse af sikkerhedsplan for mindre flyvepladser".

⁵² a) Luftfartøjer over 2.730 kg. eller luftfartøjer, som ikke udelukkende anvendes privat. b) Teletekniske anlæg inkl. betaling for kontrol af måleresultater. c) Tilsyn med flyvekontrolltjeneste. Som et eksempel på en afgift for teletekniske anlæg kan nævnes årsafgiften på ILS kategori I, II og III inkl. markers. Teletekniske anlæg er en samlebetegnelse for anlæg til kommunikation, navigation og overvågning mm. til brug for luftfarten. ILS står for Instrument Landing System. Kategori III er det mest nøjagtige, hvor man praktisk talt kan lande uden sigt. Markers er nogle radiofyr ved indflyvningen, som fortæller piloten, hvor langt der er til touchdown.

ler ved ejerskifte 1 promille af den såkaldte ejerskiftesum. I forbindelse med registrering af pant i luftfartøjer i Rettighedsregisteret opkræves henholdsvis 1 promille henholdsvis 1,5 % af det pantsikrede beløb i luftfartøjet.⁵³

I forbindelse med optagelse i nationalitetsregisteret opkræves 1 promille af luftfartøjets værdi på tidspunktet for registreringen af luftfartøjet i registeret eller ved ejerskifte 1 promille af den såkaldte ejerskiftesum. I forbindelse med registrering af pant i luftfartøjer i rettighedsregisteret opkræves 1 promille af det pantsikrede beløb i luftfartøjet.⁵⁴

I 2010 indbragte afgifterne samlet 4,1 mio. kr. Beløbets størrelse kan skyldes lav aktivitet i forhold til indkøb af luftfartøjer i 2010. I perioden 2002 til og med 2009 har de årlige indtægter ligget på 6 til 9 mio. kr., hvilket svarer til et gennemsnit ca. 7,5 mio. kr.

Moms

Luftfartsselskaber er i udgangspunktet som alle andre virksomheder momspligtige, men der er dog ikke moms på passagertransport. Efter momsloven,⁵⁵ kan leverancer af forskellige slags ydelser leveres momsfrit til luftfartsselskaber, der mod betaling hovedsageligt flyver udenrigstrafik.⁵⁶

Det drejer sig bl.a. om salg, ombygning, reparation, vedligeholdelse, befragtning og udlejning af luftfartøjer, udlejning, reparation og vedligeholdelse af luftfartøjernes faste udstyr samt nødvendigt udstyr, der leveres til brug om bord på disse fly.⁵⁷

I forbindelse med forslaget til ændringen af momsloven vurderede Skatteministeriet, at forslaget i 2007-priser ville indebære et provenutab på mellem 175 – 200 mio. kr. og de omfattede udenrigsluftfartsselskaber ville tilsvarende få en økonomisk gevinst i samme størrelsesorden.⁵⁸

Øvrig moms og afgifter

For luftfartsselskaber, der ikke hovedsageligt er i udenrigsfart, for fly ejet af almindelige erhvervsvirksomheder samt for privatfly bortfaldt momsfritagelsen fra 1. januar 2010 for leverancer til flyene, herunder reparationer, levering af brændstof mv. For fly ejet af momsregistrerede virksomheder har ændringen ingen økonomiske virkninger, da den betalte moms kan fradrages. Efter en overgangsordning skal der fra 2011 betales moms i forbindelse med indkøb af fly.

Med loven indførtes desuden en afgift for fuel til fly, der ikke anvendes erhvervsmæssigt.

Samlet vurderede Skatteministeriet i 2008, at ændringerne vil indebære merudgifter for privatflyvningen på i størrelsesordenen 5 mio. kr.

Moms til Naviair, DMI og Trafikstyrelsen

Fra 2010 blev Naviair momsregistreret på en-route området med en momssats på 0 for de ydelser de leverer ved overflyvning af dansk luftrum.⁵⁹ Dette betyder en besparelse for luftfartsselskaberne på samlet 30-35 mio. kr. om året i en-route afgifter.

Indflyvnings- og tårnkontrollen⁶⁰ i lufthavnene har i en længere årrække været omfattet af tilsvarende regelsæt, hvilket svarer til en momsbesparelse på i størrelsesordenen 10 mio. kr. for de luftfartsselskaber, der beflyver danske lufthavne.

⁵³Afgifterne opkræves i medfør af lov om afgift af tinglysning og registrering af ejer- og panterettigheder m.v.; jf. lovbekendtgørelse nr. 462 af 14. maj 2007 med senere ændringer. Afgifterne opkræves af Trafikstyrelsen, men overføres fuldt ud til SKAT.

⁵⁴For luftfartøjer der vejer under 5.700 kg eller er registreret til højst 10 passagerer betales dog 1,5 % af det pantsikrede beløb.

⁵⁵Momsloven § 34, stk. 10 – 13.

⁵⁶Med implementeringen af EU's momsdirektivs (direktiv (EF) 2006/112) art. 148, litra e, i momsloven (jf. lov nr. 524 af 17. juni 2008 om ændring af momsloven), blev luftfartsselskaber der hovedsagelig flyver udenrigstrafik fra 1. januar 2010 fritaget for at betale moms for visse leverancer og ydelser.

⁵⁷Desuden er omfattet ydelser, der præsteres for disse luftfartøjer, deres ladning, levering af brændstof og forsyninger, herunder proviant.

⁵⁸De luftfartsselskaber, der bliver momsfritaget skal årligt indsende ansøgning til SKAT og optages på en liste.

⁵⁹ Momsregistreringen indebærer uanset 0-moms, at Naviair kan fradrage den andel af købsmomsen, der kan henføres til en-route området.

⁶⁰ Det såkaldte TNC-område.

For Trafikstyrelsen og DMI gælder, at der for ydelserne til luftfarten fra brugerne opkræves et beløb svarende til moms på foretagne indkøb, der kan relateres hertil.⁶¹ Samlet udgør denne post i størrelsesordenen 9 – 10 mio. kr. om året.

Selskabsskat

Luftfartsselskaber registreret i Danmark er som alle andre selskaber skattepligtige. På grund af selskabernes resultater i de senere år betaler de fleste selskaber i dag ikke selskabsskat. De 2 selskaber, der betalte mest i 2010 var Thomas Cook (69 mio. kr.) og Star Air (32 mio. kr.). For flere selskaber, der er datterselskaber af udenlandske selskaber, gælder, at de har relativt store underskud, som hvert eneste år dækkes af moderselskabet.

3.8 Nationalitetsregistrering og rettighedsregistrering

Nationalitetsregisteret er et offentligt register over samtlige civile luftfartøjer, der er registreret i Danmark. Der er registreret ca. 1.700 civile luftfartøjer, som kan være flyvemaskiner, helikoptere, svævefly og balloner.

Når et luftfartøj registreres, tildeles et registreringsmærke, der kan betragtes som flyets nummerplade. Et dansk luftfartøj skal have dansk nationalitet og registreringsbevis, dvs. være registreret i nationalitetsregisteret, før det må flyve. Tilsvarende skal et udenlandsk luftfartøj have udenlandsk nationalitet og registreringsbevis, hvis det skal flyve inden for dansk område. Formålet med nationalitetsregistreringen er at slå fast, hvilken stat der har tilsynsansvaret overfor luftfartøjet.

Når et luftfartøj er optaget i det danske nationalitetsregister, er det også i Danmark, at der skal ske registrering af rettigheder i luftfartøjet, fx panterrettigheder. Formålet med rettighedsregistrering er at opnå beskyttelse over for aftaler om luftfartøjet og mod retsforfølgning.⁶²

Det er Trafikstyrelsen, som fører nationalitets- og rettighedsregistret.

Nationalitetsregistrering

Kravene til nationalitetsregistrering

De nærmere betingelser for at få et luftfartøj registreret i Danmark fremgår af luftfartsloven,⁶³ hvor udgangspunktet er, at ejeren skal være bosat eller hjemmehørende i Danmark eller være borger eller virksomhed i EU.⁶⁴

Selvom disse betingelser ikke er opfyldt, kan luftfartøjet dog registreres i Danmark, hvis det overvejende benyttes med udgangssted i Danmark.⁶⁵ Dette vil typisk være tilfældet i de situationer, hvor et dansk luftfartsselskab anvender luftfartøjer, som har udenlandsk ejer, men selskabet via en lejeaftale er bruger af det.

At luftfartøjet skal have tilknytning til Danmark for at blive registreret her i landet, skyldes, at Trafikstyrelsen skal kunne føre et effektivt tilsyn.

Gebyr for nationalitetsregistrering

Trafikstyrelsen er på luftfartsområdet i stort omfang brugerfinansieret, og dette gælder også ved nationalitetsregistrering, hvor der opkræves betaling, der modsvarer de gennemsnitlige omkostninger ved arbejdet med registrering.

Gebyret for nyregistrering⁶⁶ udgør 4.130 kr., mens gebyret for registrering af ejerskifte og brugerskifte, udgør 3.660 kr.⁶⁷ Det bemærkes, at gebyrerne indtil for 6-7 år siden var afhængige af luftfartøjets vægt

⁶¹ Beløbet modregnes herefter via bevillingslovene i Trafikstyrelsens og DMI's bevillinger.

⁶² Dette svarer til tinglysning af rettigheder over fast ejendom.

⁶³ Jf. §§ 7-10.

⁶⁴ I kraft af Det Europæiske Fællesskabs regler (om det indre marked) kan borgeren eller virksomheden have ret til at få luftfartøjet registreret i Danmark. Dette kan fx være tilfældet, hvis den pågældende EU-borger anvender sit luftfartøj i forbindelse med sin virksomhed i Danmark. Herudover er der fastsat bestemmelser om krav til dokumentation (luftdygtighedsbevis, ansvarsforsikring), om ejerskifte og om betingelserne for at kunne slette et luftfartøj af registeret, jf. §§ 8-14.

⁶⁵ Jf. § 7, stk. 3

⁶⁶ Dvs. første gang luftfartøjet optages på dansk register.

⁶⁷ Jf. gebyrsatserne for 2012, indeholdt i BL 9-10, 10. udgave af 8. december 2011

og ejer/bruger-forholdene, og at gebyrerne da var markant højere end nu – særligt for de tungeste luftfartøjer,⁶⁸ som havde udenlandsk ejer og dansk bruger. Indtil 2004 var disse gebyrer henholdsvis 16.680 kr. for nyregistrering og 7.600 kr. for registrering af ejerskifte.⁶⁹

Gebyrerne for nationalitetsregistrering er ikke fastsat i medfør af EU-regler. Finansieringen af de enkelte registreringsmyndigheders arbejde er et nationalt anliggende.

Afgift ved nationalitetsregistrering

I forbindelse med registrering i nationalitetsregisteret betales desuden en fiskal afgift til staten. Afgiften udgør 1 promille af luftfartøjets værdi på tidspunktet for optagelsen af luftfartøjet i registeret eller ved ejerskifte 1 promille af ejerskiftesummen. I Norge og Sverige har man ikke en tilsvarende afgift ved registrering i Nationalitetsregistret.

Agiften opkræves i medfør af lov om afgift af tinglysning og registrering af ejer- og panterrettigheder, som administreres af Skatteministeriet.⁷⁰

Rettighedsregistrering

Kravene til rettighedsregistrering

De nærmere betingelser for rettighedsregistrering fremgår af lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer.⁷¹ Det gælder generelt, at et privat dokument for at kunne registreres efter sit indhold skal gå ud på at fastslå, stifte, forandre eller ophæve: Ejendomsretten, lejerrettigheder af længere varighed end måneder eller panterrettigheder i et luftfartøj.⁷²

Gebyr for rettighedsregistrering

Trafikstyrelsen er også brugerfinansieret i forbindelse med rettighedsregistrering.⁷³ Gebyret for registrering af rettigheder udgør kr. 3.310 pr. dokument, som anmeldes til registrering.

Afgift ved rettighedsregistrering

Ligesom ved registrering i nationalitetsregisteret betales også i forbindelse med registrering i rettighedsregisteret en afgift til staten.⁷⁴ Afgiften udgør 1 promille af det pantsikrede beløb i luftfartøjet. For luftfartøjer op til 5.700 kg eller med under 10 passagersæder betales dog 1,5 %.⁷⁵

I nedenstående ses Trafikstyrelsens indtægter fra nationalitetsregistrering, promilleafgiften⁷⁶ samt indtægterne fra rettighedsregistrering⁷⁷. Tabellen viser en oversigt over de seneste 6 år:

⁶⁸ Dette gjaldt for luftfartøjer over 5.700 i maksimal tilladt startmasse.

⁶⁹ Det kan oplyses, at gebyrerne for nationalitetsregistrering (både nyregistrering og ejerskifteregistrering) i Norge afhænger af luftfartøjets vægt og strækker sig fra 2.840 NOK for de letteste (svævefly) til 13.800 NOK for de tungeste. I Sverige er gebyret for nyregistrering 2.000 SEK for de letteste luftfartøjer og 2.275 SEK for de tungeste. Gebyret for ejerskifteregistrering i Sverige udgør 1.550 SEK. I Storbritannien udgør gebyrerne for nationalitetsregistrering (både ny- og ejerskifteregistrering) 62 pund for de letteste og 124 pund for de tungeste. I Nederlandene udgør gebyrerne for nationalitetsregistrering (både ny- og ejerskifteregistrering) 67 Euro for de letteste og 134 Euro for de tungeste.

⁷⁰ Jf. lovbekendtgørelse nr. 462 af 14. maj 2007 med senere ændringer.

⁷¹ Jf. lovbekendtgørelse nr. 620 af 15. september 1986 med senere ændringer samt i en bekendtgørelse udstedt i medfør heraf.

⁷² Der gælder i øvrigt en række formkrav til dokumentet, herunder at dokumentets tekst skal være maskinskrevet eller trykt, og underskrifter skal være gentaget med maskinskrift, tryk eller stempeling. Endvidere skal øverst på dokumentets 1. side være angivet luftfartøjets registreringsbetegnelse samt anmelderens navn og adresse og angår dokumentet overdragelse eller konstatering af ejendomsret, skal erhververens (ejerens) adresse tillige angives. På dokumenter angående panterrettigheder og lignende sikkerhedsrettigheder mm. skal være angivet enten kreditors adresse eller adressen for en anden person. Angår dokumentet en ret, som ikke kan registreres eller har anmelderen ikke tilvejebragt de fornødne bevisligheder for sin ret til at kræve registrering, afvises det fra registeret og slettes i dagbogen. Trafikstyrelsen kan dog fastsætte en frist for tilvejebringelse af de nævnte bevisligheder, så afvisning først finder sted, når bevislighederne ikke foreligger inden udløbet af denne frist. Dokumentet indføres da i registeret med angivelse af den fastsatte frist. Indførelsen i registeret eller dokumentets afvisning skal ske snarest muligt og senest inden 10 dage efter anmeldelsen til registrering.

⁷³ Gebyret for registrering af rettigheder er fastsat med hjemmel i lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer.

⁷⁴ Dette har hjemmel i lov om afgift af tinglysning og registrering af ejer- og panterrettigheder m.v. og også her overføres afgiften fuldt ud til SKAT.

⁷⁵ I Norge har man ikke en tilsvarende afgift ved registrering af pant i rettighedsregistret. I Sverige har man i forbindelse med registrering af ejer og panterrettigheder en afgift på 1 % (altså 10 gange højere end den danske for de større luftfartøjer) af det pantsikrede beløb.

⁷⁶ Det bemærkes, at det desværre ikke er muligt at opdele indtægterne på nationalitetsregistrering og rettighedsregistrering. Afgifterne opkræves af Trafikstyrelsen, men overføres fuldt ud til SKAT.

⁷⁷ Det kan oplyses, at gebyrerne for nationalitetsregistrering (både nyregistrering og ejerskifteregistrering) i Norge afhænger af luftfartøjets vægt og strækker sig fra 2.840 NOK for de letteste (svævefly) til 13.800 NOK for de tungeste. For registrering af rettigheder i Sverige betales et beløb afhængig af hvilken rettighed, der er tale om. Beløbet er eksempelvis 10.040 SEK for registrering af køb af luftfartøj eller rettighed i dette, og for registrering af panteret i luftfartøjet er beløbet 7.140 SEK. Gebyrerne for rettighedsregistrering af panteret i Storbritannien afhænger af luftfartøjets vægt og strækker sig fra 155 Pund for de letteste luftfartøjer til 927 Pund for de tungeste luftfartøjer.

Tabel 3.1: Indtægter fra nationalitets- og rettighedsregistrering samt afgifter

Dkr.	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Nationalitetsreg.	1.263.421	695.611	793.798	780.693	729.223	799.080
Promilleafgift	7.679.800	6.830.700	5.976.300	8.731.200	4.094.200	2.944.200
Rettighedsreg.	94.436	222.481	310.612	237.732	206.667	204.700

Kilde: Trafikstyrelsen, 2012.

3.9 Beskæftigelse på dansk luftfartøj

Nationalitetsregistreringen af luftfartøjer i Danmark har bl.a. indflydelse på hvordan besætningen om bord på luftfartøjet kan sammensættes, men vedrører et andet lovområde end luftfartslovgivningen, nemlig udlændingeloven. Der er behov for at se nærmere på denne problemstilling.

3.10 Visumregler for indrejse til Danmark

I dette afsnit redegøres kort for visumreglerne ved indrejse til Danmark, særligt med fokus på de særlige turistvisaordninger for visse lande, da disse forhold i sidste ende kan have betydning for antallet af solgte flyrejser til Danmark.

Generelt om visum

Hvis man som udlænding ønsker at besøge Danmark for en kort periode, skal man have et visum, hvis man er statsborger i et visumpligtigt land.

Når der stilles krav om visum til statsborgere fra visse lande, er formålet at kontrollere hvem, der får lov til at indrejse og opholde sig i Danmark og de andre Schengenlande. Schengenlandene beslutter normalt i fællesskab hvilke lande, der skal være visumpligtige. Udvælgelsen af lande sker ud fra immigrations- og sikkerhedsmæssige samt politiske overvejelser.

Formålet med et visum er, at man kan besøge Danmark og/eller de andre Schengenlande i en kortere periode. Hvis man ønsker at opholde sig i Danmark i længere tid, skal man ansøge om en opholdstilladelse.

Et visum giver normalt ret til ophold i hele Schengenområdet. Schengenlandene er Belgien, Danmark, Estland, Finland, Frankrig, Grækenland, Island, Italien, Letland, Liechtenstein, Litauen, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Norge, Polen, Portugal, Schweiz, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjekkiet, Tyskland, Ungarn og Østrig.

Det er muligt at få et visum til forretningsbesøg i Danmark, for at besøge familie og venner samt til turistbesøg eller for deltagelse i et kulturelt eller videnskabeligt arrangement.

Den repræsentation, der modtager en ansøgning om visum, kan selv behandle sagen og udstede visum, hvis det er åbenbart, at der ikke er nogen asyl-, immigrations- eller sikkerhedsrisiko. I andre tilfælde vil sagen blive indsendt til Udlændingestyrelsen med henblik på nærmere undersøgelser.

Turistvisum

Danmark har i en årrække haft en særlig rejsebureauordning for turister fra Rusland og Kina. Den såkaldte ADS-ordning i Kina omfatter udelukkende turistgrupper.

På baggrund af anbefalingerne fra en tværministeriel arbejdsgruppe nedsat af Integrationsministeriet, med deltagelse af erhvervslivet, herunder repræsentanter for turistbranchen, blev der den 1. juli 2008 indført nye rejsebureauordninger for turister fra Ukraine og Indien samt en udvidet rejsebureauordning i Kina, som også omfatter turister, der rejser enkeltvis. Disse ordninger gør det lettere for statsborgere fra de pågældende lande at komme til Danmark på turistbesøg.

En rejsebureauordning betyder, at den danske repræsentation (ambassade eller generalkonsulat) i hvert af de fire nævnte lande er bemyndiget til at udstede visum for op til 30 dage til turister fra disse lande.

Det er en forudsætning:

- at der er tale om en rejse, der er arrangeret af et rejsebureau, som er akkrediteret til ordningen af Udlændingestyrelsen, og et rejsebureau fra det pågældende land, der af den danske ambassade eller det danske generalkonsulat er akkrediteret til ordningen,
- at der foreligger dokumentation for, at rejsen er købt som en samlet pakke, der mindst omfatter transport og hotelreservation,
- at de almindelige betingelser for udstedelse af Schengen-visum er opfyldt.

Den 1. oktober 2008 blev der desuden indført en ordning om akkreditering af andre aktører end rejsebureauer til rejsebureauordningen i Rusland og en lignende ordning som forsøg i Ukraine pr. 15. februar 2010. Der kan efter disse ordninger for hvert land akkrediteres 25 hotelkæder-/hoteller samt fire-fem store feriehusudlejningskæder. Akkrediteringen foretages af Udlændingestyrelsen efter anbefaling fra VisitDenmark og efter høring af Horesta.

Det er en forudsætning:

- at hotelkæderne/hotellerne og feriehusudlejningskæderne samarbejder med et russisk eller ukrainsk rejsebureau.
- at der er tale om en rejse, der er arrangeret af hotelkæden/hotellet eller feriehusudlejningskæden og et russisk eller ukrainsk rejsebureau, der af Den Danske Ambassade i Moskva eller Kiev er akkrediteret til ordningen.
- at der foreligger dokumentation for, at rejsen er købt som en samlet pakke, der mindst omfatter transport og hotelreservation eller reservation af feriehus.

Herudover vil betingelserne og vilkårene være de samme som ved rejsebureauordningerne.

Udviklingen i antal udstedte turistvisa til de ovennævnte lande er siden indførelsen af turistordningen vist i nedenstående tabel. Statistikken beror på oplysninger indhentet fra de danske repræsentationer i de lande, hvor der er rejsebureauordninger. Tallene er opgjørt på forskellige måder, hvilket fremgår af fodnoterne til tabellen. Tallene er derfor ikke umiddelbart sammenlignelige. Tidspunktet for ikrafttrædelsen af den enkelte rejsebureauordning er anført i parentes.

Tabel 3.2: Udstedte visa 2008 - 2011 på rejsebureauordningen og andre aktører (1)

Rejsebureauordningen	2008	2009	2010	2011
Rusland (1997-1998) (2)	1.651	1.582	2.034	2.475
Ukraine (1.7. 2008)	-	210	216	231
Kina (ADS - 2004) – Beijing	39	112	10	45
Kina (ADS - 2004) – Guangzhou	1.665	759	50	3.224
Kina (ADS - 2004) – Shanghai	11	40	1.587	287
I alt på ADS-ordningen (3)	1.715	911	1.647	3.556
Kina - udvidet ordning (1.7. 2008) (4)	0	0	0	0
Indien (1.7. 2008) (5)	0	0	0	0
Andre aktører	-	-	-	-
Rusland (1. oktober 2008) (6)	-	-	-	-
Ukraine (15. februar 2010) (7)	-	-	0	0

1. De anførte tal er baseret på oplysninger fra de danske repræsentationer i de pågældende lande. Der er tale om foreløbige tal for 2011.
2. Ambassaden i Moskva har oplyst, at de ikke fører særskilt statistik for turistvisa under rejsebureauordningerne og andre turister, der fx tidligere har været i DK/Schengen eller på anden måde er bona fide uden om turistordningen, så tallene gælder samtlige udstedelser med turisme som formål. Langt størstedelen af de udstedte turistvisa udstedes under turistordningen.
3. ADS-ordningen: Approved Destination Status er et memorandum of understanding mellem Danmark og den kinesiske turist administration (CNTA), som er baseret på en aftale mellem EU og CNTA. Aftalen trådte i kraft 1. september 2004. Ordningen vedrører gruppeturister på mindst 5 personer.
4. Ordningen vedrører i modsætning til ADS-ordningen også turister, der rejser enkeltvis. Ambassaden i Beijing har oplyst, at der ikke har været nogen ansøgninger under den udvidede ordning. Antallet af ansøgninger fra individuelle turister (uden for diverse ordninger) var i 2011: Beijing 498, Shanghai 187 og Gouangzhou 309).
5. Ambassaden i New Delhi har den 2. februar 2012 oplyst, at der ikke er akkrediteret nogen rejsebureauer i Indien til ordningen.
6. Tallene er inkluderet i Rejsebureauordningen – Rusland, jf. fodnote 2.
7. Ambassaden i Kiev har den 10. februar 2012 oplyst, at der ikke er akkrediteret nogen rejsebureauer i Ukraine til ordningen.

Kilde: Udlændingestyrelsen, 2012

Mulige effekter af lempede visumregler

Ifølge Horesta, Hotel-, restaurant- og turisterhvervets landsdækkende brancheorganisation, er det forventningen at langt hovedparten af de turister, der opholder sig i Danmark fra netop de ovennævnte lande bor på hotel og ifølge VisitDenmark bruger en sådan ferieturist ca. 1.200-1.300 kr. i døgnet.

VisitDenmark har for nylig opgjort omsætningen i Danmark i forbindelse med hotelophold pga. ferie for turister fra BRIK-landene, som omfatter nogle af ovennævnte lande med lempede turistvisumregler (BRIK-landene: Brasilien, Rusland, Indien og Kina). Tallene, hvor der dog ikke er data tilgængelig for Indien, viser at omsætningen er steget fra 53 mio. kr. i 2008 til 78 mio. kr. i 2010. Denne stigning kan formentlig til dels hænge sammen med de lempede visumregler.

Fremtidig revision af visumregler

Luftfartsudvalget har noteret sig, at regeringen har til hensigt at gennemføre en gennemgribende revision af de danske visumregler, der skal sikre, at reglerne bliver tidssvarende og i tråd med visumreglerne i omkringliggende nabolande. Dette fremgår af regeringsgrundlaget.

3.11 Sagen om Terminal A

Terminal A-sagen handler om, at et privatejet selskab Terminal A ApS ønsker at opføre en ny konkurrerende terminal på et areal i Københavns Lufthavn – et areal, der ejes af København Lufthavn A/S, men som Terminal A ApS ønsker ret til at leje.

Københavns Lufthavn har afslået at give Terminal A ApS adgang til at leje grunden. Terminal A ApS klagede derfor i 2009 til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (KFST) med henvisning til EU's konkurrenceregler.

KFST skønner, at konkurrence vil give en forbrugergevinst på 50-150 millioner kroner årligt. Styrelsen vurderer, at en ændring af luftfartsreglerne, så der kan komme konkurrence om driften af passagerter-

minaler i Københavns Lufthavn Kastrup, vil være til gavn for flyselskaber og passagerer, som vil få større valgmuligheder og billigere flybilletter.

KFST vurderer, at opførelsen af Terminal A ikke vil medføre betydende negative virkninger. Opførelsen af Terminal A på den ledige grund vil således ikke medføre væsentlige omkostninger, en væsentlig øget risiko eller væsentlige ulemper for Københavns Lufthavn A/S, der består i at virksomheden ville få en direkte konkurrent.

Det er samlet KFST's analyse, at opførelsen af Terminal A kan medføre væsentlige gevinster for forbrugerne i form af forbedrede valgmuligheder og lavere priser.

Der er tale om en meget omfattende og kompleks sag, og det har hele tiden været helt afgørende for Trafikstyrelsen, at det entydigt kan fastslås, hvem der har ansvaret for sikkerheden, og dermed hvem Trafikstyrelsen skal føre tilsyn med.

Trafikstyrelsen foretog i maj 2010 en foreløbig og overordnet vurdering af Terminal A projektet og tilkendegav over for Terminal A og Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, at det var styrelsens umiddelbare vurdering, at det securitymæssigt ikke ville være udelukket at afvikle lufttrafik som overordnet beskrevet af Terminal A.

I januar 2011 udtalte Trafikstyrelsen på forespørgsel fra Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, at luftfartslovgivningen ikke var til hinder for projektet. I Trafikstyrelsens udtalelse blev der dog gjort opmærksom på, at der i givet fald vil være tale om en helt ny situation, også internationalt set, hvortil der vil være knyttet en række problemstillinger, som vil skulle håndteres.

I takt med at processen er skredet fremad, og sagen er blevet yderligere belyst, har Trafikstyrelsen måttet konstatere, at det ikke er muligt i et eventuelt konkurrenceretligt påbud til Københavns Lufthavn at sikre et entydigt ansvar for sikkerheden, og dermed at Trafikstyrelsen kan føre det flyvesikkerhedsmæssige tilsyn direkte med Terminal A. Dette vil kræve en lovændring.

Når det drejer sig om sikkerhedskontrol af passagerer og deres bagage er det Københavns Lufthavn, der udfører det og har ansvaret for det. Hvis der skulle opføres en konkurrerende passagerterminal, ville ansvaret for at sikkerhedskontrollere de passagerer og den bagage, som skulle flyve fra en sådan terminal, også ligge hos Københavns Lufthavn. Det følger af luftfartsloven.

En sådan model, hvor det er Københavns Lufthavn, som har ansvaret for sikkerhedskontrollen hos en konkurrerende passagerterminal, er ikke entydigt og derfor ikke flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt.

På den baggrund er Trafikstyrelsen nået frem til, at Københavns Lufthavns afslag er en direkte og nødvendig følge af offentlig regulering. Konkurrencerådet kan derfor ikke gribe ind i sagen, men har den 25. januar 2012 besluttet at sende en henvendelse til transportministeren i sagen, der anmoder om, at luftfartslovgivningen ændres. Konkurrencerådet har bedt om, at transportministeren besvarer henvendelsen efter forhandling med erhvervs- og vækstministeren senest den 25. maj 2012.

Luftfartsudvalget, dog med undtagelse af Forbrugerrådet, vurderer, at det er tvivlsomt om lokal terminalkonkurrence i Københavns lufthavn vil gavne dansk luftfart og passagererne. Det vurderes snarere, at lokal konkurrence i lufthavnen vil skabe en række udfordringer for Danmarks tilgængelighed til Europa og resten af verden.

Det vurderes, at udfordringerne for Danmarks internationale tilgængelighed vil forstærkes ved lokal terminalkonkurrence, da dette ikke medfører konkurrencemæssige fordele som større effektivitet, bedre udbud eller lavere priser. Lufthavnen er i forvejen udsat for hård international konkurrence, og pressen derfor allerede til at opretholde en høj kvalitet og konkurrencedygtige priser.

Mere overordnet er Københavns Lufthavns rolle i det europæiske lufthavnshierarki under forandring. Udfordringen bliver at opretholde og udvide de direkte flyforbindelser, herunder de vigtige interkontinentale ruter. Her er Københavns Lufthavn i konkurrence med en række europæiske lufthavne, og fx er man i Berlin ved at samle al trafik i en enkelt ny storlufthavn, som åbnes i 2012.

Fra en placering som den 10. største europæiske lufthavn i 1998, har Københavns Lufthavn i perioden 2008-2011 bevæget sig fra at være den 16. største lufthavn til at være den 14. største i Europa med et passagertal på 22,7 mio. i 2011.

Med påtvungen terminalkonkurrence risikerer man at svække Københavns knudepunktsfunktion. Den internationale tilgængelighed, som direkte kan tilskrives knudepunktsfunktionen, har stor samfundsøkonomisk værdi for Danmark i form af pris og tidsbesparelser for de rejsende.

Skifter fokus fra international konkurrence til lokal konkurrence i lufthavnen, vil det ændre en række vilkår, herunder formentlig et behov for en ny, takststruktur, som ikke vil være til fordel for netværkselskaber som SAS.

Samtidig kan lokal terminalkonkurrence på bekostning af international konkurrence med andre europæiske lufthavne medføre store årlige økonomiske tab, en svækkelse af tilgængeligheden for dansk erhvervsliv og andre rejsende samt et fald i beskæftigelsen i de mange jobs, som er afhængige af luftfartserhvervet.

Desuden findes der allerede én lavprisindefacilitet i lufthavnen – nemlig CPH Go – hvor der allerede tilbydes et billigere produkt til lavprisindeflyselskaber, der ønsker at beflyve det europæiske marked på de korte distancer. Københavns Lufthavn har med CPH Go skabt større kapacitet i lufthavnen med den nye lavprisindefinger, og der er endnu ikke nogle tegn på flaskehalse.

Hvis der oprettes en ny lavprisindeterminal med en uafhængig ejer, vil lufthavnen, som ejer af de nuværende terminaler og den samlede infrastruktur, fortsat skulle konkurrere med andre lufthavne om at tiltrække ny trafik og nye ruter, men samtidig også konkurrere med en anden lavprisindeterminal. På denne baggrund forventes det, at der vil være større fokus på lavprisindeelskaberne, mens hensynet til de vigtige langdistance- og transferruter vil tillægges mindre betydning.

Forbrugerrådet kan dog ikke tilslutte sig synspunkterne mod terminalkonkurrence, som nævnes ovenfor; jf. desuden bilag 3.

3.12 Lufttrafikstyringen

Lufttrafikstyring eller Air Traffic Management (ATM) er en samlebetegnelse for de lufttrafiktjenester, der varetager luftrumsstyring og lufttrafikregulering. Formålet er sikre, at luftfartøjer kan operere sikkert og effektivt i alle faser af en flyvning.

Der knytter sig eksempelvis en særlig udfordring til etableringen af ”et fælles europæisk luftrum”, der har tilformål at effektivisere den samlede flyveledelse i Europa. Lufttrafiktjenesten i Danmark varetages i dag af flyvesikringstjenesten Naviair.

Lovgivning

Danmark er medlem af FN's luftfartsorganisation International Civil Aviation Organization (ICAO).⁷⁸ Det følger af ICAO's regelsæt, at de såkaldt kontraherende stater anerkender, at hver stat har fuldstændig og eksklusiv suverænitæt over luftrummet i dets eget territorium.

Med henblik på at sikre en mere effektiv udnyttelse af luftrummet over Europa, at sikre tilstrækkelig kapacitet i luftrummet til den stigende lufttrafik samt at nedbringe CO₂ udledningen og omkostninger til lufttrafiktjenester vedtog Europa-Parlamentet og EU's Ministerråd i 2004 fire forordninger om etablering af et fælles europæisk luftrum.⁷⁹

De fire grundforordninger regulerer bl.a. fælles regler for certificering af udøvere af luftfartstjenester, etablering af funktionelle luftrumblokke, ensartet klassificering af luftrummet og sikring af integration mellem de nationale lufttrafikstyringssystemer. I 2009 blev de fire grundforordninger suppleret for at forbedre det europæiske luftfartssystemes præstationer og bæredygtighed.⁸⁰

⁷⁸ ICAO blev oprettet i henhold til Chicago-konventionen om international civil luftfart af 7. december 1944. Det følger af Danmarks tiltrædelse af Chicago-konventionen at Danmark har påtaget sig en international forpligtelse til inden for rammerne af sin højhedsret at sikre udførelse af luftfartstjeneste i dansk luftterritorium.

⁷⁹ Jf. Single European Sky lovpakke 1.

⁸⁰ Jf. Single European Sky lovpakke 2.

Grundforordningerne er løbende blevet og bliver fortsat suppleret af gennemførelsesbestemmelser, som vedtages af Kommissionen.

Et fælles luftrum

I overensstemmelse med EU's reformprogram Single European Sky har Danmark og Sverige arbejdet på at omstrukturere det dansk-svenske luftrum i en dansk-svensk funktionel luftrumblok, således at luftrummet ikke er afhængigt af nationale grænser, hvilket betyder at rutestrukturen i fremtiden kan optimeres yderligere. Dermed kan luftfartsselskaberne allerede i planlægningsstadiet beregne en kortere flyvedistance og flyvetid. Samtidig vil flyveledernes mulighed for taktisk service stadig eksistere, og det vil medføre en ekstra reduktion af brændstofforbrug og udledning af CO₂.

Danmark har med etableringen af det fælles dansk-svenske luftrum placeret sig i forreste række, når det gælder udvikling af lufttrafikstyringen i Europa og opfyldelsen af målene for et fælles europæisk luftrum. Til at varetage trafikafviklingen af den overflyvende trafik i det fælles luftrum har Naviair sammen med den svenske søsterorganisation LFV i 2009 etableret en fælles virksomhed (NUAC), idet undersøgelser har vist, at et samarbejde i et fælles luftrum vil indebære betydelige effektiviseringsgevinster og samtidig sikre fortsat høj sikkerhed uden forsinkelser. Dermed opfylder Danmark og Sverige EU's krav om at etablere en funktionel luftrumblok senest 4. december 2012.

At indsluse det dansk-svenske luftrum i et større nordeuropæisk luftrum, uden at sætte effektiviseringspotentialitet ved den dansk-svenske luftrumblok NUAC over styr, er et fremtidigt potentielt initiativ. Den danske lufttrafiktjeneste Naviair og den svenske lufttrafiktjeneste Luftfartsverket har indledt et samarbejde med Irland og Storbritannien, hvor de operationelle muligheder og fordele ved et operationelt samarbejde afdækkes. Tanken er på den længere bane, at der kan indledes et arbejde med at slå en dansk-svensk-britisk-irsk luftrumblok sammen med en luftrumblok bestående af andre nordeuropæiske lande såsom Norge, Finland, Island, Estland og Letland.

Naviair arbejder desuden tæt sammen med militæret for at have et fleksibelt og smidigt luftrum. Dette betyder, at luftrummet ikke betegnes som et "civilt" eller "militært" luftrum, men betragtes som en enhed og fordeles dagligt i henhold til brugernes behov. Gennem den integrerede civile og militære luftrumsstyring, har flyvevåbnet og Naviair opnået en forbedret kapacitet i luftrummet som benyttes til at opnå kortere flyvedistancer og dermed forkortede flyvetider for luftfartsselskaberne. Forbedringerne har både haft positiv effekt på selskabernes økonomi og været til gavn for miljøet.

I den kommende tid vil NUAC samarbejdet og det samlede dansk/svenske luftrum vise et yderligere potentiale på dette område til gavn for miljøet og luftfarten. Besparelspotentialitet ved samarbejdet vil på sigt samlet udgøre ca. 100 millioner kr. årligt for luftfarten i dansk og svensk luftrum. Det forventes at miljøeffekten ved samarbejdet bl.a. vil føre til en samlet CO₂ reduktion på ca. 52.000 ton årligt.

Præstationsmål i forbindelse med overflyvning af Danmark

Trafikstyrelsen har i samarbejde med den svenske Transportstyrelsen udarbejdet en præstationsplan for det fælles dansk-svenske luftrum gældende for perioden 2012 til og med 2014, dvs. i alt tre år.⁸¹

Præstationsordningen er et af hovedelementerne i det fælles europæiske luftrum,⁸² og skal bidrage til en bæredygtig udvikling af lufttrafiksystemet ved at forbedre lufttrafiktjenesteudbydernes præstationer. Disse præstationsmål er sat indenfor fire områder, nemlig sikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet.

For Danmarks vedkommende er Naviair, DMI og Trafikstyrelsen pålagt præstationsmål. Naviair er den eneste enhed, der er omfattet af alle fire præstationsområder og er samtidig omkostningsmæssigt den tungest vejende, da Naviair udgør godt 83 % af de samlede danske omkostninger vedrørende overflyvning.

I tabellen nedenfor fremgår de økonomiske hovedtal fra præstationsplanen i forbindelse med fastsættelse af målet for omkostningseffektivitet. Både Naviair, DMI og Trafikstyrelsen har forpligtet sig til at opfylde målet for omkostningseffektivitet.

⁸¹ Dette er sket med afsæt i Kommissionens forordning (EU) nr. 691/2010 af 29. juli 2010 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner.

⁸² Single European Sky (SES).

Tabel 3.3: Økonomiske hovedtal fra præstationsplanen

Omkostningseffektivitet	R2009	R2010	F2011	F2012	F2013	F2014
Fastsatte omkostninger – Danmark (mio. DKK)	765,67	735,66	738,02	772,36	799,23	806,32
Trafikudvikling i enheder	-	-	5,8 %	4,1 %	1,2 %	2,1 %
Fastsat real enhedsrate for Danmark (DKK)	563,41	510,23	476,69	470,03	470,99	456,27
Enhedsraten som luftrumsbrugerne skal betale (Euro)	61,78	64,25	67,79	71,52	73,52	75,49
Underdækning fra perioden før ikrafttrædelse af præstationsplanen	- 209.386	- 260.721	- 235.895	- 172.978	- 103.569	- 0

Kilde: Trafikstyrelsen, 2012.

Som det fremgår af nedenstående tabel er forventninger til trafikken udtryk i antal serviceenheder faldet væsentligt siden udarbejdelse af præstationsplanen, nemlig med henholdsvis 7,1, 6,4 og 6,4 % i 2012, 2013 og 2014.

I præstationssystemet er en risikodelingsmodel mellem Naviair og luftfartsselskaberne i relation til trafikken, der indebærer at Naviair selv skal afholde (skaffe) de første 2 % af mindreindtægterne som følge af faldet i trafikken og 30 % af faldet i indtægterne mellem 2 % og 10 %.

Holder de seneste trafiktal vil Naviair derfor få mindreindtægter i 2012 på godt 3,5 % i forhold til forudsat i præstationsplanen. I både 2013 og 2014 vil indtægter være godt 3,3 % mindre end forudsat.

Tabel 3.4: Ændringer i antal serviceunit fra præstationsplan til februar prognose (i tusinder)

	Præstationsplan	Februar prognose	Ændring	Naviairs mindreindtægt*)
2012	1.550	1.440	7,1 %	3,5 %
2013	1.570	1.470	6,4 %	3,3 %
2014	1.610	1.510	6,4 %	3,3 %

* Udtrykker Naviairs mindreindtægt i forhold til forventede det enkelte år i planperioden. Naviair skal selv betale de første 2 % og derefter 30 % af resten.

Kilde: Trafikstyrelsen, 2012.

Lufttrafikstyring i Danmark

Flyvesikringstjenesten Naviair er som luftfartstjenestudøver inden for det danske luftterritorium, forpligtet til at levere lufttrafikstyring og flyvekontrolltjenester, herunder områdekontrolltjeneste i dansk luftrum – de såkaldte en-route tjenester samt indflyvnings- og tårnkontrolltjeneste⁸³ for afgående og ankomende fly til København, Roskilde, Billund, Aalborg, Aarhus samt Bornholm.⁸⁴

Trafikstyrelsen har desuden udpeget Naviair til at levere disse tjenester, da luftfartstjenesteforordningen stiller krav om, at medlemsstaterne skal sikre, at der udøves lufttrafiktjeneste med en ret inden for specifikke luftrumblokke.

Naviair yder også flyveinformations- og alarmeringstjeneste i grønlandsk luftrum samt området omkring Færøerne og koordinerer eftersøgnings- og redningstjeneste i Grønland.

Herudover yder Naviair kommunikationstjeneste, navigationstjeneste, overvågningstjeneste samt vejrobservationstjeneste, vejrformidlingstjeneste og luftfartsinformation. Naviair ejer og vedligeholder lufttrafikstyringsudstyr samt CNS udstyr, som er lufttrafikstyrings- og flyvekontrollsystemer, der omfatter avancerede databehandlingsystemer, radarstationer, navigationshjælpemidler mv. samt tele- og datakommunikationsfaciliteter.

⁸³ De såkaldte "tower/approach" tjenester.

⁸⁴ Dette sker i overensstemmelse med reglerne i EU-forordning nr. 550/2004 (luftfartstjenesteforordningen), artikel 7, certificeret af Trafikstyrelsen (tidligere Statens Luftfartsvæsen).

Til sidst leverer Naviair teknisk vedligehold af luftfartsudstyr til eksterne kunder. Trafikstyringen udføres af flyveledere ved hjælp af lufttrafikstyrings- og flyvekontrollsystemer, der dels baserer sig på radardata, dels baserer sig på flyveplaner, der beskriver hvert flys rute gennem luftrummet. Udøvelsen af trafikstyringen sker via radiokommunikation mellem flyvelederne og flyet i takt med flyets bevægelser gennem forskellige sektorer i luftrummet.

Reform af lufttrafikstyringen

Modernisering og effektivisering af lufttrafikstyringen har været et helt centralt indsatsområde for Transportministeriet de seneste år. Transportministeriet har arbejdet for, at den danske lufttrafikstyring skulle kunne tilbyde den bedst mulige betjening af det danske samfund og støtte dansk luftfart, herunder fastholde Københavns Lufthavns status som nordeuropæisk knudepunkt for lufttrafik samt styrke Naviairs internationale position som flyvesikringstjeneste, så man fra dansk side er konkurrencedygtig på det europæiske marked.

Som led i Transportministeriets strategiske indsats på lufttrafikområdet er der gennemført en række forskellige sammenhængende initiativer på området og yderligere initiativer er ved at blive gennemført. Initiativerne vil give klare gevinster for både luftfarten, samfundet og klimaet.

Boks 3.3: Overblik over initiativerne på lufttrafikområdet

Uddannelsesmæssigt samarbejde med Sverige og Norge (EPN). I 2005 indgik Naviair aftale med den norske og svenske flyvesikringstjeneste om etablering af en fælles flyvelederskole, Entry Point North i Malmø. Samarbejdet vedrørende EPN billiggør uddannelsen af flyvelederne, og samarbejdet rummer potentialet til en effektivisering af Naviairs virksomhed på de driftsmæssige aktiviteter.

Investeringer i ny teknologi til lufttrafikstyring. I 2007/2008 tog Naviair en ny og topmoderne kontrolcentral i brug. Med DATMAS, som systemet hedder, har flyvelederne fået sofistikerede værktøjer til at understøtte deres arbejde med at lede flyene sikkert og hurtigt gennem det danske luftrum. Samlet set vil DATMAS øge kapaciteten i det danske luftrum.

Europæisk samarbejde vedr. flyvekontrollsystemet. Naviair har sammen med sine søsterorganisationer i Irland, Sverige, Østrig og Kroatien indgået i et samarbejde, COOPANS, om udviklingen af fremtidens flyvekontrollsystem. Samlet set betyder dette, at Naviair vil kunne reducere udviklingsomkostningerne, forbedre implementeringen af løbende opgraderinger og samtidig både øge kvalitet og levetid for det samlede system.

Etablering af fælles dansk-svensk luftrum. I december 2009 indgik Danmark og Sverige en aftale om at etablere et fælles dansk-svensk luftrum, hvormed Danmark placerede sig i forreste række blandt de europæiske lande fsva. lufttrafikstyring.

Etablering af virksomheden NUAC. Danmark og Sverige har i forlængelse af samarbejdet om det fælles luftrum, i efteråret 2009 etableret en fælles dansk-svensk virksomhed (NUAC) til at drive flyvesikringstjenesten i Danmark og Sverige. NUAC vil skabe mulighed for betragtelige effektiviseringsgevinster.

Omdannelsen af Naviair til en selvstændig offentlig virksomhed (SOV). Naviair blev i oktober 2010 omdannet til en SOV, hvormed Naviair fik mulighed for at sikre sig en stærk position i den fremtidige grænseoverskridende udøvelse af lufttrafikstjeneste ved at indgå i internationale samarbejder og alliancer.

Etablering af Free Route Airspace. Naviar har sammen med svenske LFV indført konceptet Free Route Airspace, som er et konkret resultat af samarbejdet om lufttrafikstyringen i det fælles danske-svenske luftrum, som vil formindske udledning af CO₂ fra flytrafikken betydeligt.

Etablering af en større nordeuropæisk luftrumblok. At indsluse det dansk-svenske luftrum i et større nordeuropæisk luftrum, uden at sætte effektiviseringspotentialet ved den dansk-svenske luftrumblok NUAC over styr, er et fremtidigt potentielt initiativ.

Kilde: Transportministeriet, 2012

Som omtalt ovenfor er der i de senere år sket en reform af lufttrafikstyringen i det danske luftrum, idet der er iværksat flere initiativer til at forbedre lufttrafikstyringen.

Initiativerne er bl.a. igangsat af EU's to store reformprogrammer. Det ene program (Single European Sky) har til formål at skabe et fælles europæisk luftrum inden udgangen af 2012. Det andet program (SESAR - Single European Sky ATM Research) tager inden 2020 sigte på at forsyne Fællesskabet med en effektiv kontrolinfrastruktur ved at udvikle fælles systemer til de europæiske flyvesikringstjenester med henblik på at fremskynde den teknologiske innovation og dermed sikre tilstrækkelig effektivitet og kapacitet fremover. Igangsættelsen af reformprogrammerne skyldes, at EU-Kommissionen har konkluderet, at der er behov for en konsolidering, standardisering og harmonisering af både tilrettelæggelsen og afviklingen af trafikstyringen i Europa.

Initiativerne fra EU er en forudsætning for, at luftfarten kan leve op til forventningerne hos borgere og samfund om højere sikkerhed, kortere rejsetid med færre forsinkelser, lavere omkostninger samt reducerede emissioner.

Flyvekontrollsystem

Et af de andre danske initiativer består i idriftsætningen af et nyt flyvekontrollsystem. Naviair har udvidet kapaciteten og styrket effektiviteten i lufttrafikafviklingen både for den gennemflyvende trafik og for den startende og landende trafik i lufthavnene ved hjælp af et nyt flyvekontrollsystem, der blev taget i brug i slutningen af 2007. Naviair har nu et af verdens mest moderne og nøjagtige flyvekontrollsystemer, som gør det muligt for flyvelederen at adskille flyene med præcis den afstand som kræves af sikkerhedsmæssige hensyn. Derfor er det danske flyvekontrollsystem medvirkende til at reducere den tid flyet er i luften og sikre at flyene kan flyve til tiden, hvilket i sidste ende reducerer emissionerne til gavn for miljøet, luftfartsselskaberne og samfundet.

Af hensyn til omkostningseffektiviteten vil den løbende opgradering og videreudvikling af systemet foregå i et internationalt udviklingssamarbejde (kaldet COOPANS) mellem den irske, den svenske, den østrigske, den kroatiske og den danske flyvesikringstjeneste og systemleverandøren Thales, så udstyret, der benyttes i de kontrolcentraler, som de fem flyvesikringstjenester driver, bliver standardiseret. Samarbejdet har også til formål at opnå en udvikling af systemerne, der leder frem til det kommende EU-SESAR-system.

COOPANS-samarbejdet betyder, at dansk flyvekontrol i fremtiden kan reducere udviklingsomkostninger, forbedre implementeringen af løbende opgraderinger og samtidig øge både kvalitet og levetid for det samlede system. Ud over de økonomiske fordele for de enkelte medlemslande er samarbejdet i COOPANS også en vigtig del af realiseringen af EU's "SESAR"-program, der fra politisk side stiller krav om harmonisering og effektivisering af flyvekontrollsystemerne på tværs af det europæiske kontinent.

Det nye flyvekontrollsystem gør desuden, at dansk flyvekontrol er gearret til samarbejdet med andre lufttrafiktjenester i Europa i tråd med "Single European Sky" med de økonomiske fordele, det giver for luftbranchen.

Fleksibel flyveledelse

De danske flyveledere har endelig et højt fagligt niveau, som betyder at der meget ofte gives kortere flyvedistance og flyvetid til luftfartsselskaberne end, det der er registreret i deres flyveplaner. Til de danske lufthavne anvendes i langt de fleste tilfælde både "grønne" ind- og udflyvninger. Det betyder, at landende fly går direkte fra marchhøjde til landing uden omveje, og startende fly går direkte mod deres destinationer. I begge tilfælde undgår flyene de meget brændstofforbrugende udfladninger i mellemhøjder. Denne service på taktisk niveau er naturligvis værdsat af luftfartsselskaberne og dermed deres passagerer og gavner i sidste ende både miljøet og luftfartsselskabernes økonomi positivt.

Boks 3.4: Grønne flyvninger

Eurocontrol gennemførte i 2009 en simulering og analyse af Naviairs udflyvningspraksis fra Københavns Lufthavn i Kastrup. Beregningerne viste, at flyveledelsens fleksibilitet i forhold til standard udflyvningsproceduren for lufthavnen giver luftfartsselskaberne en samlet årlig besparelse på ca. 10.000 ton brændstof, svarende til en årlig CO₂ reduktion på ca. 32.000 ton. Samtidig sparer flyene i gennemsnit 2-3 minutters flyvetid gennem den fleksible håndtering i flyveledelsen. Flexibiliteten betyder, at over 95 % af alle starter gennemføres med direkte adgang til rejseflyvehøjden og kortere udflyvningsrute fra lufthavnen.

Kilde: Transportministeriet, 2012.

Vejrtjeneste

Danmarks Meteorologiske Institut (DMI) er certificeret luftfartstjenesteudøver og er udpeget til at yde vejrtjeneste til luftfarten i Danmark. Som sådan er DMI forpligtet til at yde varslings-tjeneste for dansk luftrum og udarbejde flyvepladsudsigter for de danske lufthavne og flyvepladser. DMI skal samtidig sikre, at luftfartøjer, der opererer fra danske lufthavne og flyvepladser har adgang til de vejroplysninger, der er nødvendige for flyvningens sikre gennemførelse.

DMI yder endvidere varslings-tjeneste for grønlandsk luftrum samt udarbejder flyvepladsudsigter for lufthavnene på Grønland og Færøerne.

Efter etableringen af det fælles dansk-svenske luftrum har DMI og Sveriges Meteorologiske og Hydrologiske Institut (SMHI) indgået et samarbejde med henblik på at yde vejrtjeneste for det fælles dansk-svenske luftrum i fællesskab fra de to vejrtjenesteenheder i København og Arlanda, således at de stor-driftsfordele, som den nye luftrumsstruktur lægger op til, kan udnyttes.

4 Dansk indenrigsluftfart

Der kan af flere grunde være behov for at se nærmere på en mere aktiv anvendelse af indenrigsluftfarten som instrument i forhold til opfyldelse af de forskellige transport- og regionalpolitiske målsætninger.

Flyruter fra danske provinslufthavne kan være med til at sikre god regional tilgængelighed. Det er vigtigt for den regionale udvikling, herunder ikke mindst for yderområderne, hvor rejsetiden til København er væsentligt kortere med fly end med tog, bil og færge.

Hovedparten af de danske provinslufthavne er placeret i yderområderne, hvor de kan bidrage til meget korte rejsetider mellem København og bl.a. Sønderjylland, Vestjylland, Nordjylland og Bornholm. Her spiller indenrigsluftfarten en særlig rolle. En indenrigsrute til et givet lokalområde kan være af stor betydning for lokalområdet, og det er en vigtig lokal beslutning, hvorvidt der skal opretholdes en lufthavn i regionen.

Luftfarten modtager stort set ingen direkte statslige tilskud – det er i hovedsagen en fuldt brugerbetalt sektor.⁸⁵ Luftfarten er en vigtig forudsætning for en lang række værdiskabende aktiviteter i forbindelse med eksempelvis erhvervsrejser og turisme. Det er afgørende for erhvervslivet og andre rejsende i provinsen, at indenrigs- og udenrigsflyruterne fastholdes og udvikles i samme takt som virksomhederne øger rejseaktiviteterne.

Luftfarten har mange fællestræk med den landbaserede kollektive trafik, som i dag modtager løbende driftstilskud fra det offentlige for at løse en række samfundsbegrundede transportopgaver. DSB modtager hvert år i størrelsesordenen 4 mia. kr. fra staten, mens busselskaberne modtager tilskud fra kommuner og regionerne samtidig med, at staten stiller væsentlige dele af infrastrukturen til rådighed.

4.1 Indenrigsflyvningen som transportform

Luftfart er en transportform, der især er relevant ved lidt længere rejser. Transportformen er karakteriseret ved høj hastighed og kortere rejsetider end andre transportmidler. Den korte rejsetid sammenlignet med andre transportformer er en helt grundlæggende egenskab ved luftfarten.

Men attraktiviteten - og dermed luftfartens mulighed for at gøre en afgørende forskel i forhold til den samlede mobilitet – afhænger også af en række andre faktorer, herunder prisen og frekvensen, dvs. det daglige antal afgang til og fra de enkelte lufthavne, samt lufthavnens beliggenhed i forhold til bycentre. De anførte parametre er i øvrigt gældende for den generelle kollektive trafik.

Dertil kommer spørgsmål om kapaciteten, dvs. om man kan forvente at få plads på den ønskede afgang, pålideligheden og den mere langsigtede forsyningsstabilitet, dvs. om man kan forvente at den pågældende rute også på længere sigt og hele året er tilfredsstillende betjent af en eller flere operatører.

Kvalitetsparametrene kan have varierende betydning for de forskellige typer af rejsende. Erhvervsrejsende vil måske især drage fordel af flere og hyppigere afgang, mens fritidsrejsende og pendlere især vil reagere på ændringer i rejsens pris.

Boks 4.1: Hvad betyder noget for de rejsende?

Tid: Hvor langt tid varer den ønskede rejse?

Pris: Hvad koster det at flyve sammenlignet med andre transportformer?

Frekvens: Hvor mange daglige afgang kan man vælge imellem?

Kapacitet: Kan man få plads på den ønskede afgang?

Pålidelighed og regularitet: Kan man regne med at nå frem i tide?

Forsyningsstabilitet: Er pris og frekvens lige god hele året og næste år?

Kilde: Transportministeriet, 2012.

⁸⁵ Som en konsekvens af kommunalreformen, herunder nedlæggelsen af amtskommunerne, ydes et statsligt tilskud på 3,5 mio. kr. og 1,5 mio. kr. til henholdsvis Odense og Sønderborg lufthavne. Bornholms Lufthavn er en statslufthavn og finansieres ud over indtægterne fra lufthavnstakster og kommercielle indtægter af statslig bevilling på finansloven.

De forskellige kvalitetsparametre er i dag i hovedsagen markedsbestemte, dvs. bestemt af om de relevante aktører finder et kommercielt grundlag for at levere eksempelvis lave priser, høje frekvenser og stor kapacitet. Den markedsbaserede tilgang og konkurrence giver i sagens natur en række fordele, herunder eksempelvis lavere priser - men den er ikke uden udfordringer, herunder i forhold til trafikbetjeningen af de smallere dele af markedet.

På eksempelvis Bornholm har man oplevet hvordan antallet af luftfartsselskaber har skiftet med forholdsvis kort varsel over de senere år – og billetpriserne har varieret med antallet af udbydere. Også på en række af de øvrige indenrigsruter er både priser og frekvenser svingende, ligesom der kan være usikkerhed om den fremtidige trafikbetjening.

Flytrafikken til og fra Grønland og Færøerne betragtes som dansk indenrigsluftfart. Det bemærkes generelt, at det for hele det danske territorium gælder at en fornuftig ruteflyvning med lave billetpriser er væsentligt. På grund af manglende landfast transport, har en række områder i det danske rige store udfordringer i udviklingen af økonomierne og erhvervslivet.

Den måde man transporterer sig på Grønland er hovedsagelig til fods, til vands og i luften. Da næsten ingen byer og bygder er forbundet indbyrdes med veje, er de eneste transportmidler på Grønland, fly (ofte helikoptere), skibe og i visse områder hundeslæder og snescootere. I byerne er der veje, der er således en del biler i forhold til indbyggertallet. Snescootere og hundeslæde udgør en mulighed når der er sne, og bruges aktivt af både traditionelle fangere og ikke-fangere. De moderne ruteskibe forbinder Grønlands byer og bygder på vestkysten fra nord til syd. Trafikken til Østgrønland foregår kun med fly og helikopter og transportskibet ankommer ikke i 5 måneder hver vinter.

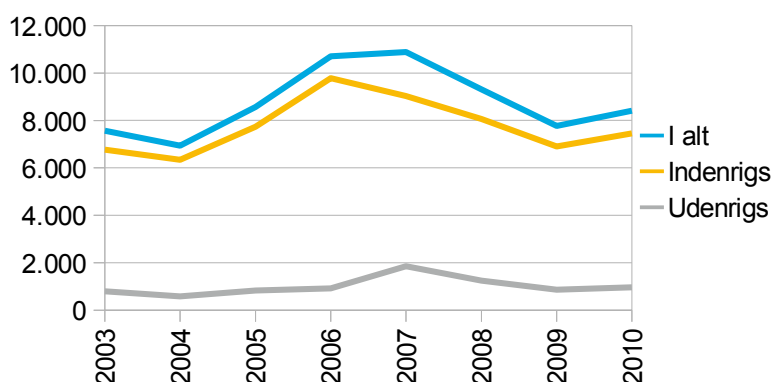
Skibsfarten kan besværliggøres pga. isbjerge og tilfrosset havvand i vintermåneder. Flytransport kan således også besværliggøres af vejrlige forhold. Da der er tale om store afstande og ustabil vej, må man ofte have tålmodighed, når man rejser i Grønland. Der er havneanlæg i 16 byer, anløbs- og fiskeribroer i 60 bygder, 12 lufthavne, 5 heliporte og 42 helistop. Lufthavnene drives af Grønlands Lufthavnsvesen.

Der er to internationale lufthavne i Grønland, her ankommer man normalt og skal herefter videre med et mindre fly eller helikopter. Den ene lufthavn er Narsarsuaq og ligger på et stort fladt område i Sydgrønland. Den anden er Kangerlussuaq (Søndre Strømfjord). Denne ligger nord for Godthåb inde i et mennesketomt landskab. Ved begge lufthavne bor meget få mennesker hvoraf de fleste arbejder med at betjene de rejsende. Man har igennem de senere år opnået at almindelige små fly kan lande ved alle byer, hvor man førhen var henvist til dyre helikopterrejser. Flytransport er i høj grad støttet fra det offentlige.

Også Bornholms geografiske placering betyder, at trafikbetjeningen udgør et særligt rammevilkår for øens befolkning, og færge- og flytrafikbetjeningen af øen er meget centrale elementer i forhold til at sikre tilgængeligheden. Øen er karakteriseret ved, at det ikke er muligt at køre direkte med tog eller bil til København og det øvrige Danmark – det er landets største ikke bro-faste ø.

I figuren nedenfor ses udviklingen i antallet af operationer til og fra Bornholms Lufthavn fra 2003-2010; jf. figur 4.1.

Figur 4.1: Udviklingen i antallet af operationer til og fra Bornholms Lufthavn 2003-2010



Kilde: Trafikstyrelsen, 2012.

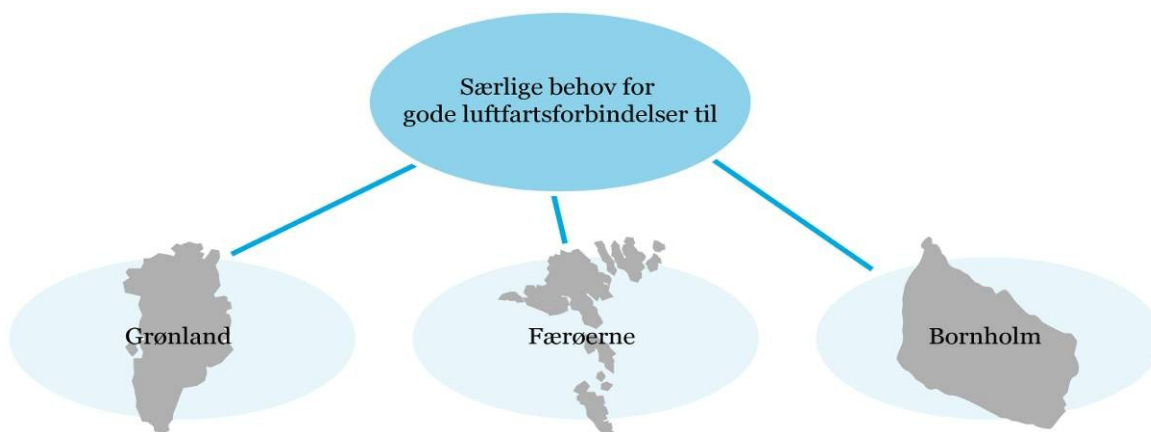
Indenrigsluftfart spiller dermed en særlig rolle i forhold til hurtige transportforbindelser for Grønland, Færøerne og Bornholm. Det er en luftfartspolitisk målsætning, at der skal fastholdes gode betingelser for, at man i de enkelte dele af Danmark kan vælge at opretholde en effektiv indenrigsluftfart. I den forbindelse bemærkes, at gældende EU-regler giver mulighed for offentlig støtte til flyruter til medlemsstaternes yderområder.

Transportbehovet til og fra øen betjenes dels af færgeforbindelserne og dels af luftfarten med flyruter fra Rønne lufthavn. Staten er involveret i begge transportforhold.

Bornholm er forbundet til fastlandet via daglige flyforbindelser til Kastrup, København, samt udenrigsflyvninger i højsæsonen. Disse forbindelser gør erhvervet flittigt brug af, ikke kun i forhold til transport af deres medarbejdere, men også ved indkaldelse af specialiseret arbejdskraft til eksempelvis reparation af maskiner.

Bornholms Lufthavn spiller en vigtig rolle i forhold til transportmulighederne til og fra Bornholm. Luftfarten bidrager til et mere dynamisk og fleksibelt transportsystem i forhold til passager- og erhvervstransport. Siden lufthavnen blev indviet i 1940, er den blevet udbygget i takt med den øgede trafik, der har været til og fra Bornholm. I dag er Bornholms Lufthavn en moderne lufthavn med gode passager- og servicefaciliteter, der danner ramme for luftfarten til og fra Bornholm.

Figur 4.2: Dele af det danske Kongerige har særlige behov for gode luftfartsforbindelser



Kilde: Transportministeriet, 2012

Flyruter i det danske rigsfællesskab er med til at sikre god tilgængelighed, udvikling og mobilitet. Det er vigtigt for den regionale udvikling, herunder ikke mindst for yderområderne, hvor rejsetiden til København er væsentlig kortere med fly end med færge, tog, bus eller bil. Også samhørigheden og sammenhængskraften i rigsfællesskabet påvirkes af effektive og hyppige forbindelser til lave priser.

4.2 Binde landsdelene sammen

Inden for indenrigsluftfarten er der ikke umiddelbart tegn på trængsel, dvs. kapacitetsproblemer i lufthavnene eller i luften. Indenrigsluftfarten vil efter alt at dømme kunne forøges uden behov for yderligere investeringer i kapacitet. På visse af de mindre provinslufthavne vil en forøgelse af trafikmængderne formentlig ligefrem være en driftsmæssig fordel, fordi lufthavnens samlede infrastruktur står ubenyttet hen store dele af dagen, når antallet af afgang er lille.

Det betyder, at indenrigsluftfarten i dag primært omfatter provinslufthavne, som ligger udenfor det store vej- og jernbane H eller forholdsvis langt fra hovedstadsområdet. Der er således i dag primært rute-flyvning til en række provinslufthavne, hvis opland er placeret i yderområderne i Danmark.

Der er i dag indenrigsruter mellem Københavns Lufthavn og henholdsvis Aalborg, Aarhus (Tirstrup), Karup, Billund, Bornholm og Sønderborg.

Indenrigsflytrafikken er – foruden de generelle udfordringer for luftfarten – udfordret af de senere års betydelige forbedringer af infrastrukturen, herunder navnlig etableringen af Storebæltsforbindelsen, styrkelsen af jernbanen og udbygningen af motorvejsnettet. Etableringen af Storebæltsforbindelsen i

1998 havde stor betydning for en række af provinslufthavnene. Flere af de tidligere indenrigsruter til og fra København blev indstillet i årene efter åbningen, herunder fra Odense og Esbjerg.

Nedenfor ses udviklingen i det samlede passagertal for danske lufthavne med over 15.000 passagerer fra 2002-2011; jf. tabel 4.1.

Tabel 4.1: Det samlede passagertal for danske lufthavne 2002-2011

Lufthavne	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
København	18.253	17.708	19.035	19.980	20.878	21.410	21.530	19.715	21.501	22.725
Billund	1.606	1.468	1.844	2.037	1.886	2.265	2.549	2.297	2.570	2.711
Aalborg	661	615	656	684	782	992	1.049	1.127	1.327	1.380
Aarhus	579	579	524	538	553	571	573	526	562	591
Karup	226	211	201	197	211	219	200	166	311	293
Bornholm	138	127	121	162	224	232	194	190	249	237
Esbjerg	166	174	177	180	200	182	96	94	85	89
Sønderborg	70	65	64	62	65	74	67	60	71	72
Roskilde	49	43	33	32	33	33	30	27	25	33
Odense		5	6	7	11	14	18	21	14	21
I alt	21.748	20.995	22.661	23.879	24.843	25.992	26.306	24.223	26.715	28.152

Kilde: Trafikstyrelsen, 2012.

Af tabellen nedenfor fremgår det samlede passagertal for danske lufthavne med over 15.000 passagerer i 2011. Desuden fremgår antallet af indenrigspassagerer samt indenrigspassagerernes procentvise andel af det samlede passagertal; jf. tabel 4.2.

Tabel 4.2: Passagertal for danske lufthavne, herunder indenrigs, i 2011 (i tusinder)

Lufthavne	Total	Total indenrigs	Andel indenrigs i %
København	22.725	2401	10,6
Billund	2.711	218	8,0
Aalborg	1.380	1038	75,2
Aarhus	591	323	54,7
Karup	293	286	97,6
Bornholm	237	228	96,2
Esbjerg	89	75	84,3
Sønderborg	72	71	98,6
Roskilde	33	22	66,7
Odense	21	3	14,3
I alt	28.152	4.665	16,6

Kilde: Trafikstyrelsen, 2012.

Det bemærkes, at i forhold til tabel 4.1 og 4.2, at Billund Lufthavn havde 218.000 indenrigspassagerer af et samlet passagertal på 2.711.000 mio. i 2011. Dette svarer til en andel indenrigspassagerer på ca. 8 %. Til sammenligning havde Aalborg Lufthavn i alt 1.380.000 mio. indenrigspassagerer i 2011 af et samlet passagertal på 1.380.000 mio., hvilket svarer til en andel indenrigspassagerer på ca. 75 %.

Samtidig er det værd at bemærke Karup, Bornholm og Sønderborgs betydelige andel indenrigspassagerer i %.

4.3 Indenrigsflyvningens konkurrenceforhold indbyrdes

De lufthavne, der betjener indenrigsluftfarten i Danmark, er organiseret på forskellige måder. Den største lufthavn er Københavns Lufthavn. Københavns Lufthavn er – med Roskilde Lufthavn – ejet og drevet af Københavns Lufthavne A/S, et aktieselskab, hvor den danske stat ejer godt en tredjedel af aktierne.

De store og mellemstore provinslufthavne omfatter lufthavne, der som tidligere beskrevet er organiseret som en del af en kommune (Esbjerg og Sønderborg), kommunalt ejede aktieselskaber (Billund og Aarhus) og kommunale andelsselskaber (Aalborg og Karup).⁸⁶ Hertil kommer den statsejede Bornholms Lufthavn, hvis ejerskab og drift varetages af Trafikstyrelsen.

Med kommunalreformen blev de hidtidige amtslige ejerandele overdraget til kommunerne.

Visse provinslufthavne har grundet trafikunderlaget en svag økonomi og modtager/har modtaget tilskud fra kommuner og de tidligere amter til dækning af regnskabsmæssige underskud og investeringer. Andre provinslufthavne er placeret på eller sammen med militære flyvestationer og det har konsekvenser for omkostningsstrukturen i forhold til infrastrukturen. I lufthavne, som er kommunalt ejede selskaber, er den nødvendige selskabskapital tilvejebragt af offentlige midler. Provislufthavnene har således forskellige driftsvilkår.

4.4 Provislufthavnene

Indenrigsluftfarten har siden 1993 været fuldt liberaliseret og fungerer på markedsmæssige vilkår, hvor antal afgang og prisforholdene fastsættes af private operatører.

Der er forskel på antallet af afgang mellem de enkelte provinslufthavne og København. Hertil kommer at antallet af flyafgang ofte varierer betydeligt for hvert år.

I 2011 var der ca. 1.042.000 passagerer mellem Aalborg Lufthavn og Københavns Lufthavn med 13.424 antal afgang og ankomster svarende til ca. 2.878 rejsende om dagen fordelt på ca. 37 afgang og ankomster om dagen.

Det tilsvarende tal for Sønderborg var ca. 207 rejsende fordelt på ca. 7 afgang og ankomster om dagen, mens tallet for Bornholm var ca. 630 rejsende fordelt på ca. 14 afgang og ankomster om dagen.

Udviklingen i antal afrejsende passagerer mellem København og en række provinslufthavne siden 2005 fremgår af tabel 4.3 nedenfor. Det fremgår, at Aalborg Lufthavn og Karup Lufthavn siden 2005 har oplevet en stigning i antallet af indenrigspassagerer til København.

Tabel 4.3: Rutetraffic mellem København og provinslufthavne 2005-2011 (i tusinder)

Lufthavne	Aalborg	Aarhus	Karup	Bornholm	Billund	Sønderborg	I alt
2005	526	273	191	155	152	61	1.358
2006	627	289	201	212	111	63	1.503
2007	765	277	209	215	113	73	1.652
2008	812	288	190	185	131	72	1.678
2009	908	267	158	182	115	68	1.698
2010	1.060	312	304	237	157	77	2.147
2011	1.042	320	281	228	140	75	2.086

Kilde: Trafikstyrelsen. Passagerer i alt, dvs. ankomst og afgang, 2012.

Aalborg Lufthavn har ikke mindst Aalborg og Nordjylland som opland, men også Thisted og området ned til Hobro er beliggende indenfor relativt kort afstand.

⁸⁶ Karup og Aalborg Lufthavne driver ikke 'fuld' lufthavn, men alene en terminal, idet baneanlægget og teknikken ejes og drives af Forsvaret.

Ruten mellem Aalborg og København er i dag den største indenrigsrute i Danmark. Det skyldes formentlig et positivt samspil mellem flere faktorer. Den geografiske afstand til København indebærer, at der er et trafikalt og markedsmæssigt grundlag for luftfart mellem de to byer. Dette har medført, at der er etableret et ganske stort antal daglige afgang.

Netop den høje daglige frekvens mellem Aalborg og København bidrager formentlig til at luftfarten opfattes som et attraktivt alternativ til rejsende mellem de to byer. Der er tale om en luftfartsmæssig god og selvforstærkende cirkel, hvor flere passagerer understøtter flere afgang, som så igen giver grundlag for en bedre trafikbetjening af ruten.

Flyvetiden mellem Aalborg og København er ca. 45 minutter.

Aarhus Lufthavn er en hovedlufthavn for Østjylland. Lufthavnen har foruden ruteflyvning en del skole- og fritidsflyvning. Lufthavnen havde i alt 591.000 ankommende og afrejsende passagerer i 2011. Udviklingen i antal afrejsende passagerer siden åbningen af den faste forbindelse over Storebælt i 1997/98 har været markant i nedadgående retning.

Indenrigslufthavnen i Tirstrup ved Aarhus har primært Aarhus, Randers og Djursland, herunder Grenå og Ebeltoft som opland. Flyvetiden mellem Aarhus og København er omkring 35 minutter.

Karup Lufthavn er beliggende i Midtjylland med fire større provinsbyer som det nære opland: Herning, Silkeborg, Viborg og Holstebro. Karup lufthavn dækker endvidere vestjyske byer som Thyborøn, Lemvig og Hvide Sande langs den jyske vestkyst. Flyvetiden mellem Karup og København er ca. 50 minutter.

Forsvaret udfører bl.a. vedligeholdelse af baner, vinterbekæmpelse og meteorologisk tjeneste i Karup Lufthavn. Parterne har fordelt omkostningerne til disse ydelser, som er nødvendige for begge parter brug af lufthavnen.

I årene efter åbningen af den faste forbindelse over Storebælt oplevede Karup Lufthavn gradvist fald i passagerantallet. Karup Lufthavns passagertal var i alt 293.000 ankommende og afrejsende passagerer i 2011.

Billunds opland som indenrigslufthavn omfatter større dele af Midt- og Vestjylland. Flyvetiden til København er omkring 45 minutter.

Billund er samlet set Danmarks næststørste lufthavn. Det hænger sammen med, at en stor del af passagererne i Billund Lufthavn er udenrigsrejsende. I 2011 var der ca. 140.000 rejsende på indenrigsruter mellem Billund og København. Dertil kommer ca. 38.000 passagerer i chartertrafik mellem Billund og København hovedsageligt i forbindelse med charterflyvning til udlandet. Udenrigstrafikken til og fra Billund i 2011 viste tilsvarende ca. 1.566.000 passagerer i rutetrafik, mens der var ca. 923.000 rejsende i chartertrafik, hvilket gør Billund til en meget internationalt orienteret lufthavn. Det relativt store antal udenrigsafgange fra Billund Lufthavn giver især rejsende fra Vestdanmark gode muligheder for at flyve direkte til en række destinationer rundt om i Europa, herunder London, Paris, Amsterdam og Bruxelles.

Oplandet for lufthavnen ved **Bornholms Lufthavn** er hele Bornholm. Bornholms Lufthavn er anlagt i 1940, og lufthavnen har haft ruteflyvning til København siden da. Lufthavnen er ejet af staten og er organisatorisk en del af Trafikstyrelsen. Lufthavnen er den eneste lufthavn på Bornholm og har primært indenrigsflyvning.

Bornholms geografiske placering betyder, at trafikbetjeningen udgør et særligt rammevilkår for øens befolkning, og færge- og flytrafikbetjeningen af øen er meget centrale elementer i forhold til at sikre tilgængeligheden. Øen er karakteriseret ved, at det ikke er muligt at køre direkte med tog eller bil til København og det øvrige Danmark – det er landets største ikke bro-faste ø. Rejsetiden med færge via Ystad mellem Rønne og København med bil, bus eller tog er ca. 3½ time. Flyvetiden er omkring 35 minutter.

Sønderborg Lufthavn har et opland bestående af Sønderborg, Als, Haderslev, Aabenraa og Flensborg. Flyvetiden mellem Sønderborg og København er ca. 40 minutter.

Lufthavnen kan karakteriseres som en regional lufthavn med primært indenrigstrafik og skoleflyvning. Sønderborg Lufthavns udenrigsluftfart var i 2010 yderst begrænset, mens lufthavnen i 2011 transporterede 75.000 afrejsende og ankomende indenrigspassagerer.

Af tabellen nedenfor ses udviklingen i det gennemsnitlige antal passagerer pr. dag og det gennemsnitlige antal afgang pr. dag i rutetrafikken mellem provinslufthavne og København.

Tabel 4.4: Rutetrafik mellem provinslufthavne og København i 2011

Lufthavn	Gennemsnitligt antal passagerer pr. dag	Gennemsnitligt antal afgang og ankomster pr. dag
Aalborg	2.878	37
Aarhus	884	19
Karup	776	16
Bornholm	630	14
Billund	387	12
Sønderborg	207	7
I alt	5.762	105

Kilde: Transportministeriet, 2012.

Nedenfor følger en beskrivelse af de største lufthavne i Grønland og Færøerne:

Kangerlussuaq Lufthavn (Søndre Strømfjord) på vestkysten er den største internationale lufthavn i Grønland og fungerer som hub for de øvrige grønlandske lufthavne. Lufthavnen er anlagt og taget i brug af amerikanerne i 1942 og overtaget af Grønlands Lufthavnsvesen (GLV) i 1992.

Nuuk Lufthavn på vestkysten er hovedsagelig en indenrigslufthavn, men der foregår også begrænset udenrigstrafik til og fra Island samt Canada. Lufthavnen er indviet 1979 og blev drevet af GTO (Grønlands Tekniske Organisation) indtil overdragelse til GLV i forbindelse med GLV's oprettelse 1. januar 1988.

Narsarsuaq Lufthavn på sydspidsen har både udenrigsflyvning og indenrigsflyvning. Lufthavnen er anlagt og taget i brug af amerikanerne i 1942 og drevet af GTO fra 1950'erne indtil overdragelse til GLV.

Ilulissat Lufthavn på vestkysten har indenrigsflyvning og er indviet 1984 og blev drevet af GTO indtil overdragelse til GLV.

Kulusuk Lufthavn på østkysten har hovedsageligt indenrigsflyvning, men der foregår også begrænset trafik til og fra Island. Lufthavnen er anlagt af amerikanerne. Fra 1985 var ministeriet for Grønland koncessionshaver og fra 1991 har lufthavnen været drevet af GLV.

Vágar Lufthavn er Færøernes eneste lufthavn, der blev anlagt af briterne under 2. verdenskrig. Lufthavnen blev drevet af den danske stat indtil 1. maj 2007, hvor driften overgik til det færøske Landstyre. Det nationale færøske flyselskab Atlantic Airways har base på Vágar og betjener med sine fire fly ruteforbindelser fra Vágar til forskellige byer i Danmark og til nabolandene England, Island og Norge. Vágar er desuden hub for helikopteroperationer på Færøerne.

Landingsbanen er forlænget fra 1.100 meter til 1.799 meter. Forlængelsen blev taget i brug den 3. december 2011. Forlængelsen er gennemført for at øge regulariteten for flyvningen på Færøerne, hvor den meget korte bane har medført at en del fly har måttet omdirigeres i uroligt vejr og i perioder med reduceret sigtbarhed. Der planlægges opførelse af en større passagerterminal.

Af tabellen nedenfor ses udviklingen passagertallet for de største lufthavne i Grønland og Færøerne:

Tabel 4.5: Passagertallet for de største lufthavne i Grønland og Færøerne

	2009	2010	2011
Kangerlussuaq	126.270	127.822	134.356
Nuuk	63.043	65.451	72.957
Narsarsuaq	29.245	27.096	27.580
Illulissat	34.365	36.975	37.032
Kulusuk	14.207	13.572	14.927
Vágar	203.662	199.988	203.409

Kilde: Trafikstyrelsen, 2012.

4.5 International tilgængelighed

De danske lufthavne befinder sig i en struktur, hvor Københavns Lufthavn er en vigtig del i et centralt rutenetværk, der til dels fødes af de omkringliggende mindre provinslufthavne. Hovedparten af de danske indenrigsruter leder enten fra eller til Københavns Lufthavn.

Gode flyforbindelser i forhold til provinslufthavnene bidrager til at understøtte kundegrundlaget for Københavns Lufthavns internationale forbindelser. Men også flere af provinslufthavnene har i dag gode internationale ruteforbindelser, herunder ikke mindst Billund Lufthavn samt Aalborg Lufthavn.

Den internationale tilgængelighed sikres også via Københavns Lufthavn, som er den største internationale lufthavn i Skandinavien. Københavns Lufthavns internationale trafikudbud betyder, at gode flyforbindelser mellem de danske provinslufthavne og København ikke alene giver yderområderne gode forbindelser til hovedstadsområdet, men også adgang til et veludbygget internationalt rutenet, herunder en række interkontinentale ruter.

Charterflyvningen er veludviklet i flere danske lufthavne, herunder især København og Billund lufthavne, men også i Aalborg og Aarhus.

5 Dansk udenrigsluftfart, herunder global tilgængelighed

5.1 Danmarks internationale tilgængelighed

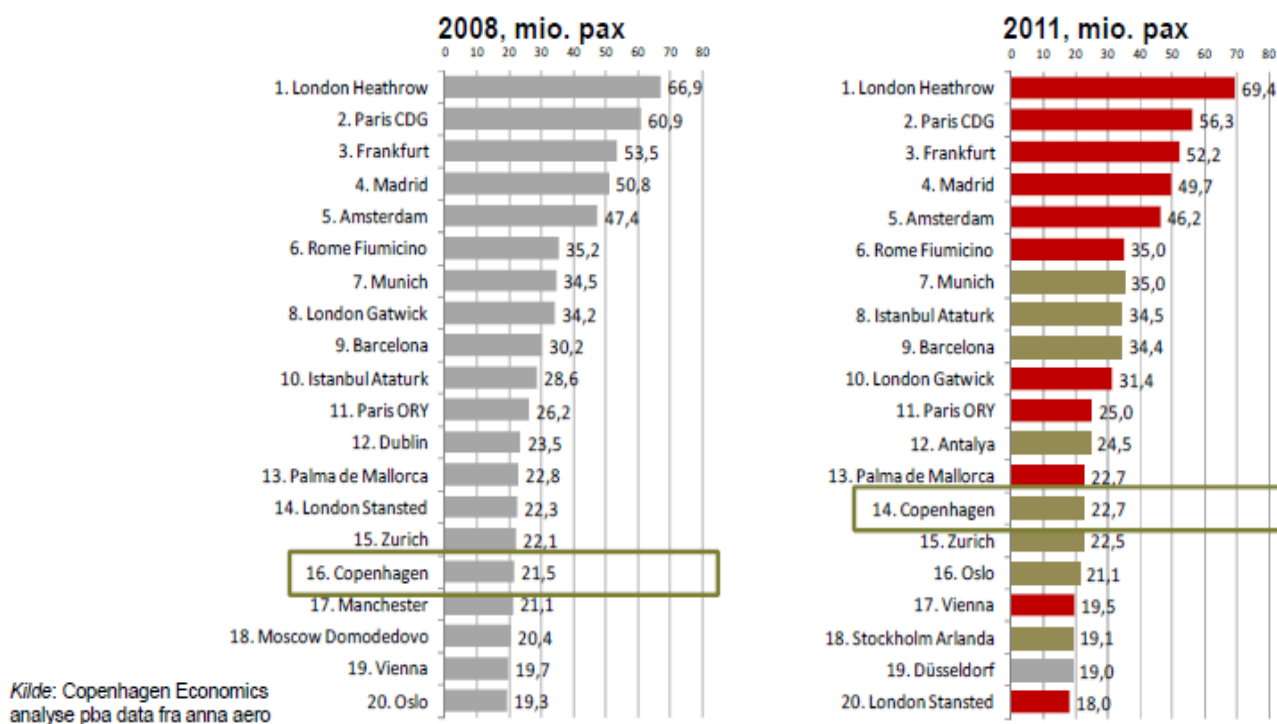
Formålet med dette afsnit er at give en redegørelse for den internationale tilgængelighed til Danmark.

Tilgængelighed

Spørgsmålet om tilgængelighed som parameter for økonomisk udvikling er kommet i større fokus i de senere år. En rapport fra maj 2009 fra konsulentfirmaet Copenhagen Economics – "Der er noget i luf-ten" – behandler på opdrag af Region Hovedstaden udfordringer og muligheder for hovedstadens inter-nationale tilgængelighed.

Det fremgår af rapportens analyse, at Københavns Lufthavns rolle i det europæiske lufthavnshierarki i årene op til 2009 var under forandring. Fra en placering som den 10. største europæiske lufthavn i 1998 var Københavns Lufthavn faldet til nr. 16 i 2008, selv om passagertallet var vokset støt til over 20 mio. om året. Den årlige gennemsnitlige vækst på 1,8 % var imidlertid mindre end for mange andre lufthav-ne, og Københavns Lufthavns funktion som nordeuropæisk knudepunkt med mange interkontinentale afgangne var gradvis svækket og afløst af en funktion som regionalt centrum med fødelinjer til de større lufthavne i Europa. Som det fremgår af figurerne nedenfor, har Københavns Lufthavn dog bevæget sig fra at være den 16. største lufthavn til at være den 14. største i Europa i perioden 2008-2011 med et pas-sagertal på 22,7 mio. i 2011.

Figur 5.1: Oversigt over Europas tyve største lufthavne



Det beregnes i rapporten, at den direkte tilgængelighed – hvori rapporten indregner såvel rejsetid som frekvenstal – til resten af verden via direkte flyruter var faldet med 12 % fra 2001 til 2008. Der var fald for alle områder bortset fra USA og Østeuropa. Den indirekte tilgængelighed, dvs. forbindelser med ét flyskift, var derimod steget – mere end i visse sammenlignelige lufthavne og mindre end i visse andre.

En række faktorer peger ifølge rapporten i retning af, at den direkte tilgængelighed vil forringes yderligere. Det skyldes bl.a. en fortsat konsolidering blandt luftfartsselskaberne og den økonomiske krise. Man nævner også den voksende markedsandel af lavprisflyselskaber på det europæiske marked – disse koncentrerer sig om punkt-til-punkt-flyvninger på ret korte distancer, hvorved hub-funktionen af lufthavne som Københavns Lufthavn formindskes, idet de direkte flyvninger ikke er afhængige af Københavns Lufthavns netværkseffekter.

I et mere internationalt perspektiv har forskerne Maglighetti, Paleari og Redondi udarbejdet to rapporter,⁸⁷ der begge omhandler begrebet ”connectivity”. I rapporterne beskrives begrebet som antallet af flyforbindelser fra en given lufthavn til andre lufthavne. Niveauet af ”connectivity” afhænger bl.a. af flyselskabernes interne aftaler og flyselskabsalliancer, såsom fx Star Alliance eller Oneworld.

Rapporterne beskriver, at der i høj grad er forbindelse mellem lufthavnes niveau af ”connectivity” og deres effektivitetsniveau. Dog spiller lufthavnens geografiske position en stor rolle med hensyn til at holde rejsetiden på et minimum. Rapporterne understreger ydermere, at konkurrence i europæisk luftfart har medført, at lufthavnene udvikler nye passagerstrategier for at fremme forbindelsesmulighederne.

Som det fremgår senere i dette kapitel, er der i de seneste år sket en markant forøgelse af beflyvningen af oversøiske destinationer, der betjenes direkte fra Københavns Lufthavn.

Udfordringen bliver at opretholde og udvide de direkte flyforbindelser, herunder interkontinentale. Her er Københavns Lufthavn i konkurrence med en række andre europæiske lufthavne, og fx er man i Berlin ved at samle al trafik i en enkelt ny storlufthavn.

Forandringerne rummer imidlertid ifølge rapporten også en række muligheder. Der nævnes introduktion af nye flytyper, som gør langdistanceruter med et lavere passagerantal mere rentable end tidligere, hvorved relativt små hubs kan blive interessante i luftfartsselskabernes planlægning. Der nævnes også nye aftaler om liberalisering af luftfarten mellem EU og USA.

Rapporten konkluderer med en række anbefalinger til regionens aktører på erhvervs- og turismeområdet. I rapporten foreslås bl.a., at der etableres et regionalt samarbejde mellem aktørerne med det formål at udvikle og tiltrække nye ruter, dvs. markedsføring af København og Danmark som destination for udenlandske luftfartsselskaber. Rapporten anbefaler, at sektorreguleringen af luftfarten til stadighed skal give gode rammer for udviklingen af luftfarten i regionen, og rapporten anbefaler desuden, at man sikrer gode regionale udviklingsplaner for fysisk planlægning og infrastruktur. Det nævnte samarbejde om markedsføring af København og Danmark er etableret og virker i regi af organisationen Copenhagen Capacity.

Projektet Global Connected, der blev skabt i april 2010, gennemfører målrettet destinationsmarkedsføring af Danmark i udlandet med henblik på at styrke grundlaget for nye, prioriterede flyruter til Danmark samt fastholdelse af eksisterende, netværksbærende ruter. Projektet blev igangsat som et foreløbigt ca. 4 årigt projekt frem til og med 2014. Projektets ene mål er at medvirke til at skabe 8 -10 ny interkontinentale ruter. Det skal ses på baggrund af at der ved projektstart var ca. 18 interkontinentale ruter ud af København. Det er således en meget ambitiøs målsætning med meget betydelige effekter. Alene de turistøkonomiske resultatmål for denne del af projektet er på ca. 1 mia. kr. årligt, når målene er indfriet.

Projekt Global Connected har til dato medvirket til at etablere ruter til Toronto, Shanghai, Dubai, Bahrain samt ruter til fem finske byer med selskabet Blue 1.

I forbindelse med projektet Global Connected har Luftfartsudvalget bl.a. drøftet reglerne om statsstøtte, passagerrettigheder og rejsegaranti.

Den luftfartspolitiske baggrund

Danske og udenlandske luftfartsselskabers markedsadgang er grundlæggende baseret på staternes luftfartspolitik, der tidligere normalt var restriktiv, men som især fra 1990'erne for mange landes vedkommende har udviklet sig i en liberal retning. Tidligere var det almindeligt i bilaterale luftfartsaftaler, at kun ét luftfartsselskab fra hvert land kunne udpeges, og at disse kun måtte beflyve visse byer og kun et vist antal gange om ugen ofte i en ”balance” mellem de to selskaber. Inden for EU/EØS har der imidlertid siden 1992 været et indre marked for luftfart uden restriktioner for selskabernes markedsadgang. Derimod er flyvninger mellem EU-lande og tredjelande fortsat i vidt omfang reguleret af hvert enkelt medlemslands bilaterale luftfartsaftaler med tredjelandet, som kan være mere eller mindre restriktive.

⁸⁷ Jf. rapporterne ”New Routes and Airport Connectivity” (2010) og ”Connectivity of the European airport network: ’self-help hubbing’ and business implications” (2007).

Der er dog indgået enkelte samlede og liberale luftfartsaftaler mellem EU og medlemslandene på den ene side og et tredjeland på den anden side, som alle er meget liberale – den mest markante aftale er indgået med USA, og der er ved at blive indgået aftale, bl.a. med BRIK-landet Brasilien. Der er også indgået en samlet EU-luftfartsaftale med landene på Vestbalkan, og der arbejdes fra EU's side på inkludering af flere af Unionens nabolande. BRIK-landene Rusland, Indien og Kina er derimod vanskelige forhandlingspartner, der i varierende grad fortsat fører en restriktiv luftfartspolitik og ikke umiddelbart er indstillet på at indgå større luftfartsaftaler med EU.

Alle luftfartsaftaler mellem det samlede EU og tredjelande og efterhånden også et stort antal bilaterale luftfartsaftaler, indeholder bestemmelser, der muliggør, at alle EU-luftfartsselskaber kan flyve mellem samtlige EU-lande og det pågældende tredjeland i det omfang, der er kapacitetsmæssig mulighed for det i aftalerne. Der er samtidig fastsat interne bestemmelser for fordelingen mellem EU-luftfartsselskaber i tilfælde af, at der er ”for mange”, som ønsker at udnytte en eventuel ny kapacitet i en aftale. Det betyder, at et hvilket som helst EU-luftfartsselskab i princippet kan betjene ruter mellem fx Københavns Lufthavn og Nordamerika. Dette var ikke muligt for få år siden, da al international luftfart grundlæggende var baseret på udpegning af luftfartsselskaber med nationalt majoritetsejerskab.

Dansk luftfartspolitik har i mange år haft som mål at indgå luftfartsaftaler, der indeholder så få begrænsninger som muligt for adgangen til markedet, hvilket bl.a. vil kunne understøtte Københavns Lufthavns betydning som nordeuropæisk hub. En række vigtige luftfartslande fører som nævnt imidlertid fortsat en restriktiv luftfartspolitik, og bedre markedsadgang dér kan kun opnås gradvis og med små skridt. Det gælder eksempelvis Rusland, hvor fremskridtene på trods af mange forsøg fra dansk/skandinavisk side kun er sket, når Rusland har ønsket det. Med Indien har Danmark en temmelig restriktiv aftale, som det med mellemrum forsøges at få liberaliseret – aftalen udnyttes dog p.t. ikke af luftfartsselskaberne. Endelig kan nævnes Kina, hvor aftalen gennem årelangt forhandlingsarbejde er blevet gradvis liberaliseret.

Ved etableringen af det halvt statslige SAS efter 2. Verdenskrig blev der samtidig skabt et skandinavisk samarbejde mellem Danmark, Norge og Sverige på det luftfartspolitiske område. De tre landes bilaterale luftfartsaftaler er i princippet identiske med henblik på, at SAS kan operere som konsortium uafhængigt af geografisk udgangspunkt og af nationaliteten hos fly og besætninger, hvilket anerkendes af samtlige tredjelande. I praksis har de tre lande delt ansvaret for forhandling af aftaler med tredjelande mellem sig – i de formelle arrangementer herom forudsættes det, at man koordinerer indsatsen, og normalt forhandles i én skandinavisk delegation, men det er ikke en forudsætning, at man forhandler samlet og indgår identiske aftaler.

Hvis der aftales en udvidelse af rammerne for luftfarten mellem Danmark og et tredjeland, er det op til luftfartsselskaberne, om de ønsker at udnytte de nye muligheder – på samme måde som tilfældet er med udnyttelse af allerede eksisterende muligheder.

Luftfartspolitik handler dog også om effektiv flyveledelse og sammenspillet mellem lufthavnene og den omgivende infrastruktur i form af veje og jernbaner.

5.2 Københavns Lufthavn som international hub

Københavns Lufthavn (CPH) er SAS' største lufthavn for regionale skandinaviske og europæiske forbindelser, og den er også SAS' vigtigste lufthavn for selskabets interkontinentale forbindelser. Gennem årene har SAS opbygget en ”hub” med gode muligheder for hurtige flyskift. Derved er der skabt basis for flere ruter med flere frekvenser, end der ville være, hvis passagergrundlaget alene skulle bestå i rejsende til og fra Danmark.

Den relativt store passagemængde i Københavns Lufthavn har også tiltrukket andre luftfartsselskaber – såvel nogle, der har et større eller mindre samarbejde med SAS, som nogle, der konkurrerer hårdt med SAS, som sidste år tegnede sig for 43 % af samtlige passagerer i lufthavnen.

Københavns Lufthavn og SAS etablerede i 2010 et strategisk samarbejde, der har til formål at strømligne egne og fælles processer. Formålet har været, at nedsætte tiden fra ankommende fly til afgangende fly.⁸⁸ Dette åbner for en række nye forbindelser, fordi den samlede rejsetid for transfererende passagerer

⁸⁸ Dette er den såkaldte Minimum Connection Time, dvs. tiden fra ankommende fly til afgangende fly, som er nedsat fra 40 til 30 minutter for ruter i Norden og til/fra Schengen-lande.

nedsættes, hvilket styrker SAS' og Københavns Lufthavns konkurrenceevne over for konkurrerende netværksselskaber og hub-lufthavne.

En statistisk belysning af udviklingen i antallet af oversøiske destinationer gengives nedenfor; jf. tabel 5.1. Tabellen stammer fra den ovenfor omtalte rapport fra Copenhagen Economics, men er her ajourført med tal fra Københavns Lufthavn.

Tabel 5.1: Antal ugentlige afgangene til oversøiske destinationer fra CPH

Destination	2004	2007	2011
Tyrkiet	11	12	31
Thailand	12	11	13
USA (Newark, New Jersey)	11	14	12
Kina	10	7	7
USA (Washington, D.C)	7	7	7
USA (Chicago, Illinois)	7	7	7
Japan	7	7	7
USA (Georgia, Atlanta)	0	5	7
Forenede Arabiske Emirater	0	0	7
Qatar	0	0	7
USA (J. F. Kennedy, New York)	0	0	6
Canada (Toronto, Ontario)	0	0	5
Egypten	1	0	4
Israel	1	0	4
Bahrain	0	0	4
Singapore	9	3	3
Marokko	0	0	2
Pakistan	3	3	2
Iran	2	1	1
Syrien	0	2	1
USA (Seattle, Washington State)	7	7	0
Brasilien	6	0	0
Libanon	1	0	0
Tunesien	1	0	0
Ugentlige afgangene i alt fra CPH	96	86	137

Note: Ugentlige afgangene for en repræsentativ uge i september måned det pågældende år. Destinationer i fed kursiv er åbnet siden 2007. Destinationer i alm. kursiv er lukket siden 2004 eller 2007.

Kilde: Copenhagen Economics / Københavns Lufthavn A/S / Trafikstyrelsen, 2009/2011.

Det fremgår, at der er sket en forøgelse fra 2007 til 2011. Det afgørende er her 6 nye ruter til en række mellemøstlige og nordafrikanske lande, hvoraf nogle er oprettet i det seneste år. Der er desuden oprettet nye ruter og kommet flere frekvenser til destinationer i Tyrkiet. Til gengæld er ruten til Seattle lukket.

Man gør i rapporten opmærksom på, at den samlede tilgængelighed for Københavns Lufthavn kan forbedres betydeligt ved, at der oprettes blot nogle få nye ruter til større lufthavne, hvorved de rejsende får adgang til yderligere destinationer ved ét flyskift.

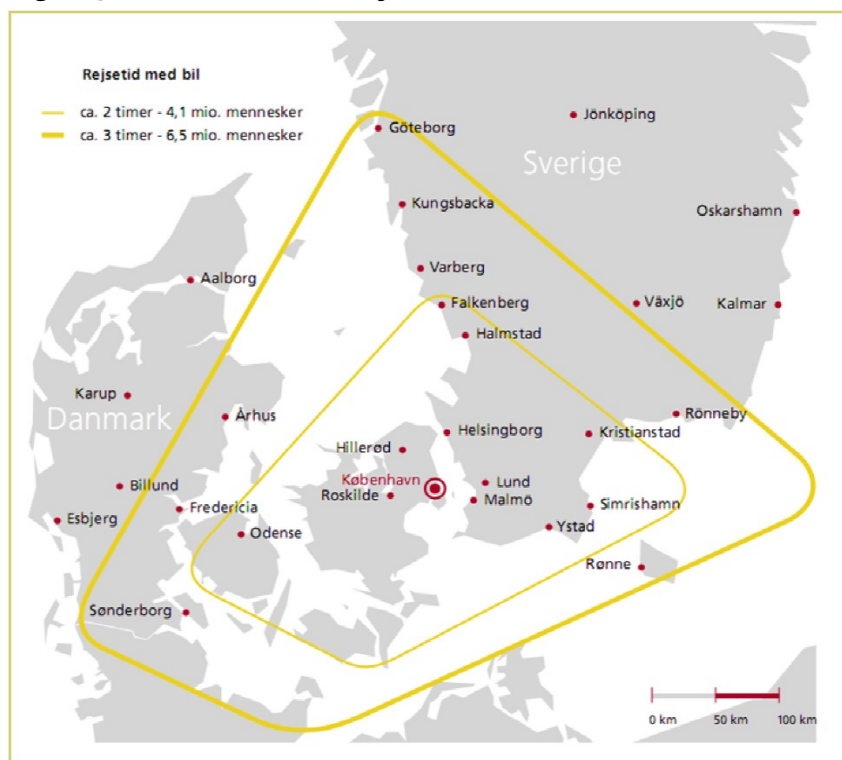
Det kan tilføjes, at Trafikstyrelsen årligt gennemfører såkaldte kapacitetstilsyn i Københavns Lufthavn med det formål at sikre, at lufthavnen til enhver tid kan tilbyde den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af trafik, så den kan opfylde Danmarks behov for internationale trafikforbindelser.

På baggrund af tilsynet foregår en løbende dialog mellem Københavns Lufthavn og Trafikstyrelsen om kapaciteten i lufthavnen. Københavns Lufthavn er i henhold til takstafalen, som senest er indgået i 2010 mellem lufthavnen og dens brugere, forpligtet til at investere gennemsnitligt 500 mio. kr. årligt i lufthavnskapacitet, hvilket bl.a. kan omfatte check-in-faciliteter, bagageanlæg m.v.

Den internationale kamp om at tiltrække nye ruter er hård, og derfor har Københavns Lufthavn i foråret 2012 offentliggjort en ny strategi, der sigter mod at sikre lufthavnens position som Nordeuropas vigtigste trafikknudepunkt. Som en del af strategien iværksætter Københavns Lufthavn et større investeringsprogram, der over de kommende 3-5 år skal udvide lufthavnens kapacitet, så man bliver i stand til at håndtere den fremtidige passagervækst. Der vil blive foretaget investeringer i udvidelse af den eksisterende terminalkapacitet, og parallelt dermed har Københavns Lufthavn iværksat en foranalyse, der skal identificere behovet for en eventuelt kommende Terminal 4, der vil blive nødvendig, når lufthavnen i løbet af det kommende tiår forventer at runde 30 mio. passagerer årligt.

Hvad særligt angår infrastrukturen i forbindelse med Københavns Lufthavn fremgår det af rapporten fra Copenhagen Economics, at mere end seks mio. mennesker kan nå lufthavnen inden for tre timer ad vej eller jernbane fra et opland, der udgøres af Sjælland og Fyn, en del af Jylland samt en del af det sydvestlige Sverige.⁸⁹

Figur 5.2: Københavns Lufthavns 'catchment area'



Kilde: København Lufthavn A/S, 2011.

Etableringen af Storebælts- og Øresundsbroen samt udviklingen af vej- og jernbanenettet i den forbindelse har bidraget direkte til en forøgelse af trafikunderlaget for lufthavnen. Yderligere udvikling af infrastrukturen i form af fx den kommende Femern-forbindelse og nye hurtige togforbindelser vil indvirke på trafikgrundlaget. Københavns Lufthavn er i øvrigt begunstiget af sin nære beliggenhed til Københavns centrum, og med udviklingen af metroen er det både hurtigt og billigt at komme til og fra lufthavnen. Der er også sket en løbende udbygning af Københavns Lufthavns parkeringsfaciliteter for biler.

Rapporten gør dog opmærksom på, at Københavns Lufthavns oplands størrelse kun er nr. 18 sammenlig-

⁸⁹ Der henvises til rapporten fra Copenhagen Economics "Der er noget i luften".

net med andre europæiske lufthavne, og at Københavnsområdet er en af Europas perifere storbyregioner på niveau med Lissabon, Dublin og Stockholm. Det skyldes, at der er langt til andre storbycentre, og at København ikke er forbundet dertil med højhastighedstog. Dette understreger betydningen af flytrafikken, og målt ved oplandsstørrelsen med flytransport står København betydelig bedre end fx Stockholm.

5.3 Lufthavne i Jylland med international tilgængelighed

Der er tre lufthavne i Jylland med udenrigsluftfart af betydning: Billund, Aalborg og Aarhus. Billund er langt den største med i alt 2,34 mio. afrejsende og ankomende udenrigspassagerer i 2010. Aalborg havde 275.000 udenrigspassagerer, og Aarhus 245.000. De øvrige lufthavne havde alle under 11.000 udenrigspassagerer.

I Billund dominerer udenrigstrafikken, og lufthavnen har traditionelt en relativt stor andel chartertrafik. Billund har desuden som den eneste provinslufthavn direkte ruter til flere større byer i Nord- og Mellemeuropa, som passagerer kan benytte til flyskift ved rejser til andre byer i og uden for Europa.

Der er stort set ingen forskel i de luftfartspolitiske betingelser for udenrigsflyvning fra henholdsvis Københavns Lufthavn og provinslufthavnene, så tilgængeligheden afgøres – ud over af luftfartsaftalerne – af luftfartsselskabernes kommercielle beslutninger om ruteplanlægningen samt tilvejebringelsen af den omgivende infrastruktur.

5.4 Fragt- og godstransport med fly

Sammenlignet med andre transportformer er det dyrt at fragte varer med fly, men det er hurtigt, hvilket især har betydning over lange distancer. Luftfragt består derfor typisk af varer, som er relativt dyre, lette, kompakte og evt. let fordærlige. For EU som helhed udgør luftfragten fx mindre end 1 % af den totale mængde import og eksport, men ca. 22 % af værdien.

Den geografiske fordeling af luftfragten til/fra Danmark er mængdemæssigt fordelt med Asien ca. 40 %, Europa ca. 40 %, Nordamerika ca. 20 % og Mellemøsten/Afrika ca. 1 %. Den samlede luftfragt er ca. 160.000 tons årligt, hvoraf ca. 100.000 tons passerer Københavns Lufthavn og ca. 60.000 tons Billund, der spiller en betydelig rolle på flyfragtområdet i Danmark. I Københavns Lufthavn er ca. 55 % af flyfragten eksport og 45 % import, mens forholdet er det modsatte i Billund.

Globaliseringen indebærer, at der er behov for hurtig og gerne forholdsvis billig transport af varer over lange afstande, og meget taler for, at dette behov vil være stigende. Mange danske virksomheder producerer varer med et højt videns- og designindhold. Det er relativt dyre varer, og disse varer er dermed højværdigods, hvor man har ”råd” til at benytte flyet som transportmiddel. Det forudsætter, at der er gode muligheder for at transportere gods med fly.

Luftfragt er en vigtig komponent i den godslogistik, som indgår i såvel eksport som import. Det er derfor interessant at fokusere på udviklingen i godstransport på luftfragt blandt de største nordiske fragtlufthavne.⁹⁰

Københavns Lufthavn er stadig Nordens største fragtlufthavn. Her gik i alt 332.877 tons fragt ind og ud af terminalerne samt mellem flyene. Lufthavnen vækst har dog været mere afdæmpet – nemlig 7,6 %. Det er dog værd at bemærke, at med så stor en masse i udgangspunktet, skal der meget til for vokse med et eller to procentpoint.

Det er de store fragtmængder, der passerer lufthavnen som transfergods, der afspejler lufthavnens ubestridte rolle som et nordeuropæisk trafikknudepunkt for – ikke kun SAS, men også andre selskaber, der transiterer i Københavns Lufthavn.

I 2011 høstede Københavns Lufthavn dobbelt så store fragtmængder som Nordens næststørste fragtlufthavn, nemlig Finlands Helsinki Vantaa Lufthavn. Her blev der i 2011 håndteret 169.985 tons fragt, hvilket var en og det var en fremgang på otte %. Lufthavnen har især rette fokus mod landets nationale selskab, Finnair, der er urørlig i sit hjemmemarked og som har lagt al sin tyngde i strategien om at udvikle den asiatiske trafik. Det er således ruterne til Kina og Japan, der er af stor betydning.

⁹⁰ Jf. Danmarks Transport Tidende, 5. marts 2011: *Nordiske fragtlufthavne i 2011-ranglisten*.

Stockholms Arlanda Lufthavn blev i 2011 nummer tre på listen over Nordens største fragtlufthavne, regnet ud fra størrelsen. I alt 154,224 tons blev det til, dog måtte lufthavnen i 2011 notere en tilbagegang i fragtmængderne på 1,2 %. Sveriges andenstørste fragtlufthavn Göteborg Landvetter Lufthavn, som samtidig er Nordens sjette største, håndterede 41.806 tons fragt i 2011, men faldt alligevel i tyngde med hele 12,4 %.

Oslo Gardermoen Lufthavn var den nordiske fragtlufthavn, som voksede med 14,1 % til et resultat på 97.801 tons fragt i 2011. Dette svarer til en samlet 4. plads på ranglisten blandt de nordiske fragtlufthavne.

Billund Lufthavn, der er i alt håndterede 63.326 tons fragt, kunne i 2011 notere sig en samlet femteplads med en fremgang på 2,9 %. Nedenfor ses en oversigt over de seks største fragtlufthavne i Norden:

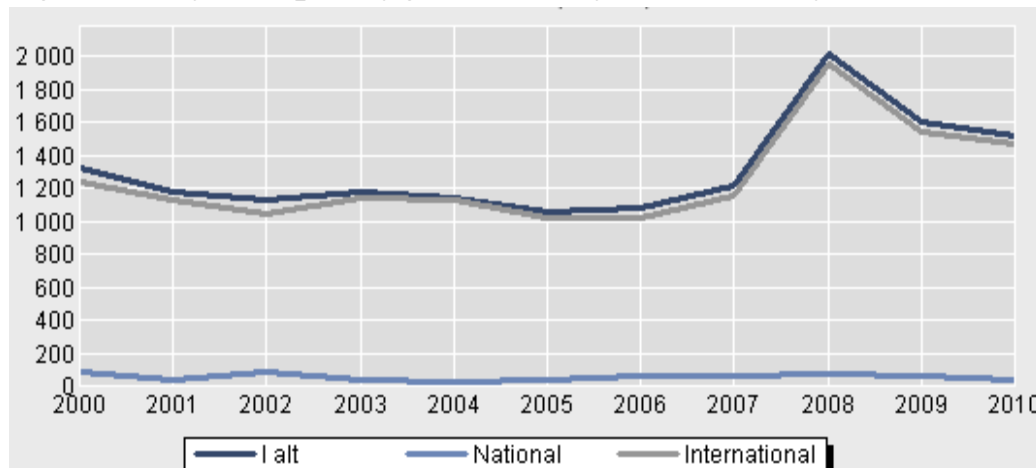
Tabel 5.2: De største nordiske fragtlufthavne

	Tons fragt i alt	Vækst i % i 2011
1) København, Kastrup	332.877	7,6
2) Helsinki, Vantaa	169.985	8,0
3) Stockholm, Arlanda	154,224	-1,2
4) Oslo, Gardermoen	97.801	14,1
5) Billund	63.326	2,9
6) Göteborg, Landvetter	41.806	-12,4

Kilde: Danmarks Transport Tidende, 2012.

Figuren nedenfor viser udviklingen i lufttransport af gods over betjente danske lufthavne efter lufthavn, transporttype og tid:

Figur 5.3: Lufttransport af gods over betjente danske lufthavne (100 ton)⁹¹



Kilde: Danmarks Statistik, 2011

Tabellen udspecificerer tallene i ovenstående figur, hvor udviklingen i den samlede lufttransport af gods fremgår både nationalt og internationalt:

⁹¹Fra 2004 indgår alene større betjente lufthavne, dvs. lufthavne med ruteflyvninger eller med mindst 50.000 flyoperationer årligt. For København omfatter godset indtil 2007 også flygods, der køres med lastbil. Fra 2008 er godset ankommet og afsendt gods for såkaldte flyetaper. Det bemærkes, at tallene er opgjort i tons, hvilket ikke er en fuldt ud tilfredsstillende indikator for flyfragt. Værdien af godset er af større interesse, men statistik herfor forelægger ikke.

Tabel 5.3: Lufttransport af gods over betjente danske lufthavne (100 tons)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
National	85	42	82	35	22	42	66	55	68	59	41
International	1.231	1.130	1.043	1.142	1.123	1.017	1.014	1.157	1.948	1.545	1.471
I alt	1.316	1.172	1.125	1.177	1.145	1.059	1.080	1.211	2.016	1.603	1.512

Kilde: Danmarks Statistik, 2011

Luftfragt transporteres både med rene fragtfly og i lastrummet i bugen på passagerfly. Førstnævnte står (i CPH) for ca. 1/3 af de transporterede fragtmængder. Indtægter fra fragt i lastrummet i passagerfly kan give et vigtigt økonomisk bidrag, der kan være afgørende for luftfartsselskabernes vurderinger om oprettelse eller bevarelse af en passageroute.

Hvis dansk erhvervsliv skal kunne udnytte de muligheder, som luftfragt giver, forudsætter det, at der er et bredt udvalg af luftfragtselskaber i de danske lufthavne ud over mulighederne for fragt med passagerfly. Samtidig er en høj grad af konkurrence nødvendig, hvis fragtraterne skal ligge på et rimeligt niveau. Når en del danske virksomheder vælger at transportere deres varer med lastbil til fx Amsterdam eller Frankfurt lufthavn for videretransport med fly, er det, fordi de herfra kan få fløjet deres varer videre ud i verden til en måske væsentligt lavere pris, som opvejer tidsforbruget og omkostningerne ved landtransporten til den udenlandske lufthavn.

Nedenfor ses en oversigt over verdens 30 største fragtlufthavne. Her er store europæiske lufthavne som Paris-Charles de Gaulle, Frankfurt, London-Heathrow, Amsterdam-Schiphol og Luxembourg repræsenteret blandt en række amerikanske og asiatiske lufthavne:

Tabel 5.4: Verdens 30 største fragtlufthavne

	Tons fragt i alt	Vækst i % i 2011
1) Hong Kong, Kina	4.165.852	23,2
2) Memphis, Tennessee, USA	3.916.811	5,9
3) Shanghai, Kina	3.228.081	26,9
4) Incheon, Sydkorea	2.684.499	16,1
5) Anchorage, Alaska, USA	2.646.695	36,6
6) Paris (CDG), Frankrig	2.399.067	16,8
7) Frankfurt, Tyskland	2.275.000	20,5
8) Dubai, Forenede Arabiske Emirater	2.270.498	17,8
9) Tokyo (Narita), Japan	2.167.853	17,1
10) Louisville, Kentucky, USA	2.166.656	11,2
11) Singapore, Singapore	1.841.004	10,9
12) Miami, Florida, USA	1.835.797	17,9
13) Taipei, Taiwan	1.767.075	30,1
14) Los Angeles, Californien, USA	1.747.629	15,8
15) Beijing, Kina	1.551.471	5,1
16) London (Heathrow), UK	1.551.404	15,0
17) Amsterdam (Schiphol), Nederlandene	1.538.134	16,8
18) Chicago, Illinois, USA	1.376.552	31,4
19) New York (JFK), USA	1.334.126	17,5
20) Bangkok, Thailand	1.310.146	25,4
21) Guangzhou/Canton, Kina	1.144.456	19,8
22) Indianapolis, Indiana, USA	1.012.589	7,2
23) Newark, New Jersey, USA	855.594	9,8
24) Tokyo (Haneda), Japan	818.806	3,7

25) Shenzhen, Kina	809.125	33,6
26) Osaka, Japan	759.278	24,7
27) Doha, Qatar	707.831	33,8
28) Luxembourg, Luxembourg	705.371	12,2
29) Kuala Lumpur, Malaysia	694.293	15,4
30) Mumbai, Indien	671.237	18,5

Kilde: Airports Council International, 2012.

På samme måde som for passagerruteforbindelser er udbuddet af fragtflyforbindelser til og fra Danmark i første omgang afhængigt af, at der luftfartspolitisk er adgang for luftfartsselskaberne til markedet. På dette område har dansk luftfartspolitik i mange år været meget liberalt indstillet, ligesom de fleste tredjelande med store flyfragtselskaber (fx Kina, Sydkorea og Singapore) sjældent vil stille hindringer i vejen for sig selv. I anden omgang er der tale om kommercielle beslutninger hos luftfartsselskaberne. Det er i de senere år lykkedes at tiltrække et antal betydelige luftfragtselskaber til København og Billund.

5.5 Charterflyvningens betydning

Den grundlæggende forskel på rute- og charterflyvning er, at det ved charterflyvning er kunden (en gruppe passagerer eller en rejsearrangør), der bestemmer afgangssted og destination. Charterflyvning kan foregå med helt små fly, hvilket normalt kaldes taxifyvning. Charterflyvning med større fly er typisk "selskabsrejsecharter", hvor en eller flere rejsearrangører har chartret et fly, der bringer grupper af rejsende fra Danmark til udenlandske ferieområder og hjem igen.

Charterflyvning omfattes normalt ikke af landenes bilaterale luftfartsaftaler, men foregår på reciprocitetsbasis og efter nationale charterbestemmelser for såvel udgående som indgående charter.

Med etableringen af det indre marked for luftfart i 1992 fjernedes sondringen mellem rute- og charterflyvning i EU. Al erhvervsmæssig flyvning inden for EU/EØS foregår nu på ensartede betingelser⁹², og EU-luftfartsselskaber udbyder sæder både direkte til offentligheden og indirekte via rejsebureauer og -arrangører, der evt. sælger samlede arrangementer. De danske bestemmelser⁹³ for charterflyvning fra og til Danmark har herefter alene været gældende for flyvning mellem Danmark og tredjelande, hvoraf de vigtigste er Kanarieøerne, som ikke omfattes af EU's indre luftfartsmarked, Tyrkiet, nogle lande i Nordafrika samt Thailand.

De tre skandinaviske landes charterbestemmelser er i princippet identiske, og man har praktiseret et fælles skandinavisk chartermarked, hvilket stort set altid har været uformelt anerkendt af alle tredjelande. Bestemmelserne er i øvrigt under omarbejdelse med henblik på yderligere liberalisering, så man bl.a. vil fjerne krav om, at højst 30 % af sæderne i et charterfly må være "seat-only" og særlige krav vedr. minimumsophold. Eftersom charterbestemmelser som nævnt normalt ikke omfattes af aftaler landene imellem, vil en forudsætning for, at de nye bestemmelser kan anvendes fuldt ud, være, at tredjelandet har eller praktiserer tilsvarende bestemmelser.

Der var i 2010 i alt 2,5 mio. charterrejsende til og fra danske lufthavne, hvoraf 1,4 mio. var i Københavns Lufthavn, 0,9 mio. i Billund, 130.000 i Aalborg og 60.000 i Aarhus. Det vurderes, at vækstpotentialet for den såkaldte "inbound trafik", herunder den medfølgende turisme, er til stede.

⁹² Jf. den reviderede 3. luftfartspakke forordning 1008/2008.

⁹³ Jf. BL 10-1.

6 Luftfarten og miljøet

I de seneste 20 år har luftfarten været den transportform, der har registreret den kraftigste vækst, og væksten ser ud til at fortsætte. Flytrafik indebærer en miljøbelastning, og der vil derfor givet komme øget fokus på sammenhængen mellem luftfart, energiforbrug og miljø.

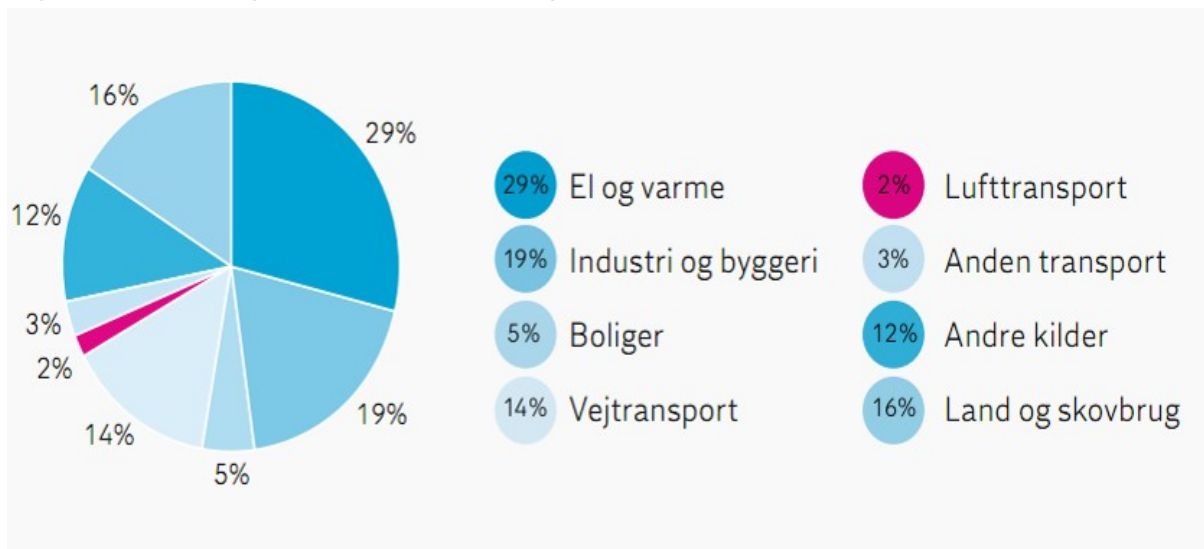
Luftfarten påvirker som de fleste andre transportformer både miljø og klima. Luftfartens miljøpåvirkninger giver sig udslag på forskellig vis. For de borgere, som bor i nærheden af en lufthavn, vil miljø nok primært være lig med den støj, som flyene udsender ved starter og landinger. For andre vil luftfartens påvirkning af det globale klima være det vigtigste.

Flyene benytter nu og i overskuelig fremtid brændstof, som hovedsageligt består af petroleum. Ved forbrændingen af brændstoffet udsendes bl.a. CO₂ til atmosfæren. Uanset hvilken mening man måtte have om luftfartens miljøpåvirkninger, er der generelt enighed om, at en regulering af luftfartens miljøpåvirkninger bedst sker globalt, da luftfarten er global og dens påvirkninger overvejende er af grænseoverskridende karakter.

6.1 Klima

Luftfarten indebærer – som al anden transport – en miljøbelastning. Luftfartens andel af den globale CO₂-udledning udgør ca. 2 %, medens dansk indenrigsflyvning står for under 0,5 % af landets CO₂-udledning. En stor del af den globale CO₂-udledning kommer fra energisektoren, industrien og landbruget. På længere sigt vil flyet formentlig tegne sig for en stigende andel af den samlede CO₂-udledning, idet flytrafikken i de seneste årtier er vokset mere end vejtrafikken, og hvis denne tendens fortsætter, vil flytrafikkens andel øges. Flytrafikkens andel af den samlede CO₂-udledning er dog i udgangssituationen lav, så selv om flytrafikken vokser kraftigere end de øvrige transportformer, vil den fortsat tegne sig for en begrænset andel af den samlede CO₂-udledning. Nedenfor gives en oversigt over den samlede globale CO₂ emission.

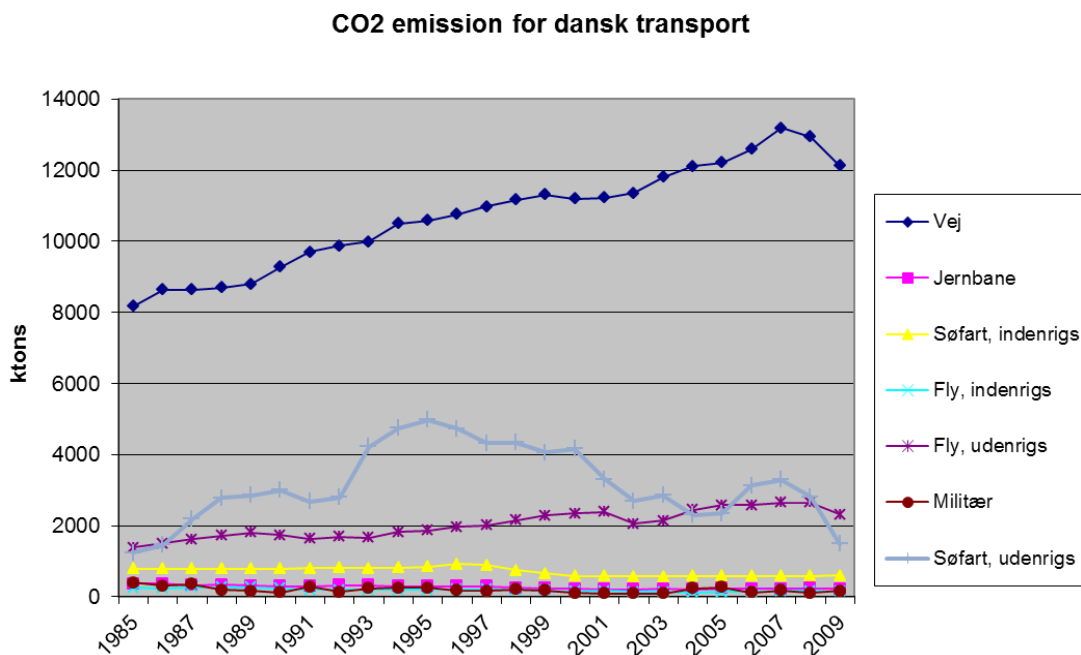
Figur 6.1: Oversigt over den samlede globale CO₂ emission



Kilde: World Resources Institute, International Energy Agency og International Air Transport Association, 2005.

Den følgende figur giver en oversigt over den danske transportsektors CO₂ emission:

Figur 6.2: Oversigt over den danske transportsektors CO₂ emission



Kilde: Seniorrådgiver Morten Winther, National Center for Miljø og Energi, Aarhus Universitet, 2010.

Der er i de senere år dog kommet en øget fokus på sammenhængen mellem luftfart og klimapåvirkning bl.a. fordi luftfart kan have en relativt større klimaeffekt, end CO₂-emissionen umiddelbart betinger. Dette er fordi, emissionerne finder sted i stor højde. Her er det specielt emissionerne af NO_x og de karakteristiske flystriber (contrails), som dannes ved afkøling af udstødningsgasserne med atmosfærens vanddamp, der spiller ind.

Ud over de direkte emissioner skal der tillægges en indirekte klimavirkning fra flyaktiviteten, som i seneste IPCC-rapport om emnet vurderes at være i størrelsesordenen to til fire gange de direkte emissioner. Dette tal er dog meget usikkert og afhængig af, hvordan den enkelte flyvning foretages med hensyn til rute, højde og lignende.

Kvotehandelsystemet, ETS

Det er i EU besluttet, at udledningen af drivhusgasser fra luftfarten skal reduceres. Det skal bl.a. ske ved, at luftfarten fra og med 2012 omfattes af EU's kvotehandelsystem. Oprindeligt var luftfart ikke omfattet af kvotehandelsystemet (ETS - Emission Trading Scheme), men i 2008 vedtog man i EU, at luftfart skulle være en del af ETS fra 1. januar 2012. Som følge heraf vil alle luftfartsselskaber, som letter fra eller lander i en lufthavn i en EU-medlemsstat, skulle aflevere kvoter i overensstemmelse med deres respektive flyvninger til eller fra lufthavne i EU. Der bliver dermed sat et loft over, hvor omfattende luftfartens udslip af drivhusgasser må være.

Kvotehandelsystemet omfatter alle flyvninger internt i EU samt ind og ud af EU, altså også luftfartsselskaber fra tredjelande, for eksempel Kina og USA, som flyver til og fra EU.

Konkret betyder det, at luftfartsselskaber, der letter og/eller lander i et EU-medlemsland, skal returnere kvoter for den tilhørende CO₂-udledning. Udleder operatøren mere end de tildelte CO₂-kvoter, må de købe yderligere CO₂-kvoter på det europæiske marked, og man kan tilsvarende sælge, hvis man ikke får brugt de tildelte kvoter.

EU har som omtalt ovenfor valgt at lade alle flyvninger ind og ud af EU være omfattet af kvotehandelsystemet. Dette har foranlediget kraftig modstand fra en række tredjelande uden for EU, som mener, at ETS hermed strider imod en række internationale konventioner, herunder Chicago-konventionen, og international sædvaneret.

FN's Internationale Luftfartsorganisation ICAO vedtog på et Rådsmøde den 3. november 2011 en erklæring som bl.a. udtrykker modstand overfor at inddrage tredjelandes luftfartsselskaber i ETS. Erklæringen blev støttet af 26 lande ud af rådets 36 medlemslande.

EU-domstolen har 21. december 2011 i en sag anlagt af en gruppe amerikanske luftfartsselskaber bekræftet direktivets gyldighed og fastslået, at det ikke krænker tredjelandes suverænitet eller retten til at overflyve det åbne hav, ligesom ETS ikke er en skat på brændstof, hvilket ville være et brud på internationale aftaler.

Ved at lade kvotehandelssystemet omfatte alle flyvninger ind og ud af EU sikres, at alle flyselskaber er stillet lige og det undgås, at tredjelandes luftfartsselskaber vil få en konkurrencemæssig fordel ved at være undtaget fra kvotehandelssystemet.

EU-Kommissionen har beregnet, at en flyvetur fra Bruxelles til Montreal vil medføre en ekstraudgift på mellem ca. 1 og 4,5 Euro pr. passager. Kvotesystemet medfører, at billetprisen øges på de omfattede ruter. Hvor meget de øges, afhænger af konkurrencesituationen og dermed kvoteprisen, men især på de ruter, som har en relativ høj konkurrenceintensitet, må en væsentlig del af kvoteomkostningerne forventes overvæltet på billetpriserne. I 2012 udstedes kvoter svarende til 97 % af luftfartens 2005-udledninger og fra 2013 95 %. 85 % af kvoterne udstedes gratis til flyselskaberne det første år faldende til 82 % af kvoterne fra 2013. Flyselskabernes udledninger er dog steget siden 2005, som er basisåret.

Danmark vil opnå indtægter fra de kvoter, som bortauktioneres. Energistyrelsen har oplyst, at Danmarks andel af kvoter til auktionering tidligere forventes at blive 2,1 % af det samlede antal kvoter til auktionering. Den danske andel af kvoterne til auktionering vil formentlig udgøre omkring 650.000 kvoteenheder. Priserne har i de forløbne år svinget mellem 7 og 30 Euro pr. kvoteenhed. Dette svarer til et provenu på mellem 4 og 20 mio. kr.

ICAO

Beslutningen om at inddrage luftfart i ETS skal ses i lyset af flere års stilstand i forhold til regulering af luftfartens klimapåvirkninger. Således har FN's Internationale Luftfartsorganisation (ICAO) over de seneste 10-15 år drøftet muligheden for at regulere klimapåvirkningerne, men uden væsentlige fremskridt.

Under ICAO's Generalforsamling i 2010 lykkedes det dog efter flere års tilløb at vedtage en ny resolution med en række tiltag, som skal medvirke til at reducere luftfartens udslip af drivhusgasser. Indholdet af resolutionen er bl.a.:

- 2 % gennemsnitlig forbedring af brændstoffektivitet
- Carbonneutral vækst fra 2020, under hensyntagen til udviklingslandene, dvs. at en vækst i luftfarten modsvares af en tilsvarende reduktion af CO₂-udledningen, fx ved mere energieffektive fly eller ved anvendelse af biofuels
- Medlemslandene skal udarbejde handlingsplaner (action plans) til ICAO fra 2012 om nedbringelse af deres CO₂-emissioner
- Udvikling af CO₂-standard for fly
- "Basket of measures" – samlet betegnelse for en vifte af teknologiske og operationelle tiltag

Flere lande tog forbehold mod dele af resolutionen, og ICAO har efterfølgende besluttet at gå i gang med det mindst kontroversielle først: Action plans. Alle lande med over 1 % andel af den internationale luftfart skal fra 2012 fremsende action plans til ICAO om tiltag til at reducere luftfartens klimapåvirkning.

Fra europæisk side foregår en koordinering af indhold og form for action plans. Man har fra europæisk side besluttet, at alle europæiske lande skal udarbejde planer, uanset om de måtte være under 1 % grænsen, hvilket eksempelvis Danmark er.

Planerne opdeles i tre dele:

- En fælles europæisk del, hvor tiltag som kvotehandelssystemet, fælles europæisk luftrum og en række forsknings- og udviklingsprojekter beskrives.

- En national del hvor nationale tiltag kan beskrives
- En opgørelse over emissioner, brændstofforbrug og trafikdata.

Kyoto-protokollen

Derudover er der i EU regi drøftelser om reduktion af luftfartens klimapåvirkning i forbindelse med drøftelser om revision af Kyoto-protokollen.

Udledningerne fra luftfarten er i dag ikke reguleret. I FN's klimakonventionens Kyoto-protokol er der imidlertid en henvisning til sektorens emissioner af hvilken det fremgår, at den internationale luftfart skal søge at gennemføre reduktioner eller begrænsninger i udledningen af drivhusgasser gennem ICAO. Drøftelserne i EU vedrørende Kyoto-protokollen har været i nogle år uden væsentlige resultater eller fremskridt. Det er primært Energistyrelsen, som er ansvarlig for Danmarks deltagelse.

I de aktuelle klimaforhandlinger under klimakonventionen presser navnlig EU-landene på for at sektoren omfattes af en fremtidig klimaaftale, og at en sådan aftale fastsætter reduktionskrav til udledningen af international luftfart, mens ICAO skal udvikle de nødvendige virkemidler for at opfylde kravet.

Der er imidlertid beskeden fremdrift i forhandlingerne. En række toneangivende udviklingslande anfører, at det alene er industrilandene der skal pålægges et reduktionskrav. Heroverfor står, at industrilandene peger på, at der er tale om en global sektor, hvor udledningen ikke kan tilskrives et konkret land samtidig med at al international regulering følger ICAO's princip om lige konkurrencevilkår.

Teknologiske forbedringer og flybrændstof

De internationale standarder har fremskyndet en teknologisk udvikling af fly og flymotorer med reduktion af udslippene til følge. I løbet af de seneste 40 år er brændstofudnyttelsen for fly forbedret med 70 % Hovedparten af gevinsten er opnået gennem motorforbedringer og resten ved forbedringer af flyskrogens udformning. Det forventes, at brændstofudnyttelsen kan forbedres yderligere 15 % frem til år 2015. Ifølge den internationale luftfartsorganisation IATA (International Air Transport Association) er det relative brændstofforbrug og CO₂-udledning reduceret med 14 % over de seneste 10 år.

Luftfarten har som mål at blive bæredygtig. En af forudsætningerne er adgang til alternative brændstoffer, hvilket igen forudsætter en grøn teknologiudvikling. Udvikling af denne cleantech-sektor har kapacitet til at skabe nye arbejdspladser og mindske afhængigheden af importeret olie.

Til forskel fra mange andre energibrugere, har luftfarten i overskuelig fremtid ikke andre realistiske alternativer end flydende brændstof. Alternative flydende brændstoffer kan produceres på basis af mange forskellige biologiske råvarer, afgrøder eller affald fra husholdning, industri, landbrug og skovbrug. Branchen har derfor et stærkt ønske om, at luftfarten indgår i beslutningsprocesserne vedrørende fremtidens anvendelse af alternativt og bæredygtigt brændstof.

Bæredygtighed er en afgørende forudsætning for luftfarten. Det alternative brændstof skal bidrage til at luftfartens miljøbelastning reelt mindskes. Dette indebærer, at alle led i forsyningskæden er bæredygtige og at de afgrøder og ressourcer der skal anvendes ikke konflikter med adgang til fødevarer, drikkevand, natur og fauna eller modvirker fundamentale sociale udviklingsforhold eller menneskerettigheder.

De store udfordringer er, hvorvidt der kan produceres tilstrækkelige mængder, og hvem der kan udvikle og forfine de nødvendige løsninger. Der er potentielt mange synergier mellem bæredygtige løsninger og fremstillingen af biobaserede brændstoffer til fly, metoder som allerede er udviklet af danske virksomheder. Der er derfor gode muligheder for yderligere at øge udbredelsen af de teknologier, hvor Danmark allerede i dag har en stærk position.

Der foregår i flere sammenhænge forskning og afprøvning af anvendelse af alternativt brændstof, også til luftfart. Både ICAO, EU og industrien har forskellige forsknings- og pilotprojekter i gang, og alternativt brændstof i form af biofuels har allerede været afprøvet som forsøg på større passagerfly. Den gradvise indfasning af biobrændstof vil betyde en væsentlig CO₂-reduktion. Set i livscyklusperspektiv, taler man om op til 80 % i forhold til fossile brændstoffer.⁹⁴

⁹⁴Kilde: http://www.enviro.aero/ATAGGuide_lowres.pdf

Luftfartsbranchen har selv et løbende fokus på at iværksætte tiltag, der reducerer CO₂-udledningen. Flybrændstof tegner sig for godt 25-30 % af et luftfartselskabs driftsomkostninger, så branchen har helt naturligt fokus på operative tiltag, der kan reducere brændstofforbruget. Det gælder eksempelvis mere direkte flyruter, mere effektiv ruteplanlægning, reduceret vægt ombord (fx af sæderne), reduceret anvendelse af motorer på jorden, grønne starter og landinger, hyppig rengøring af flymotorer m.m. Alt sammen tiltag, der samlet set bidrager til højere effektivitet og dermed lavere emissioner.

Den internationale luftfart har tilkendegivet, at den er klar til at halvere sine emissioner i 2050 i forhold til 2005.⁹⁵ SAS har eksempelvis som målsætning at reducere emissionerne med 20 % i 2015, hvilket svarer til en 50 % reduktion per passagerkilometer i forhold til 2005.

Luftfart og arbejdsmiljø

Der er dokumenteret en række arbejdsmiljøproblemer indenfor luftfart. Dette er fx partikelforurening, støjgener, fysiske belastninger især indenfor jobs som portør, catering, flyrengøring og rengøring samt psykiske belastninger, som fx skiftende arbejdstider, uforudsigelighed, afkortede "turn around" tider konstante deadlines og konflikter.

Københavns Lufthavn og partikelforurening

Københavns Lufthavn har iværksat en række tiltag, der skal forbedre luftkvaliteten og dermed arbejdsmiljøet for de medarbejdere, der arbejder blandt flyene. Københavns Lufthavn er blandt de første, som har foretaget målinger på forpladsen, hvor flyene kører ud og ind til terminalbygningen fra start og landingsbanerne, og disse målinger viser en høj koncentration af ultrafine partikler fra flyenes jetmotorer. De ultrafine partiklerne stammer hovedsageligt fra flyenes hovedmotorer og hjælpemotorer samt diesel-drevne handlingskøretøjer.

Kilder til partikelforurening er udstødning fra fly og køretøjer, der kører på terrænet. Partikelforurening stammer især fra fly – og disse er bl.a. mistænkt for at være årsag til hjerte- og karlidelser, blodpropper samt udvikling af demens.

Det kemiske indhold i ultrafine partikler er endnu ikke fyldestgørende analyseret, men det kan ikke udelukkes, at partiklerne kan indeholde stoffer, som anses for at være kræftfremkaldende og dermed indebære en sundhedsrisiko for de medarbejdere, der har deres gang på forpladsen.

Forureningen er sandsynligvis den samme i alle større lufthavne verden over, og der er i EU ikke fastsat fælles EU grænseværdier for de pågældende partikler, som omtales som ultrafine partikler. Københavns Lufthavn har fået Dansk Center for Miljø og Energi (DCE), tidligere DMU, til fra 2009 til 2011 at måle og kortlægge luftforureningen på Københavns Lufthavns område. DCE's endelige rapport bekræfter målingerne fra tidligere delrapporter og viser dermed, at koncentrationsniveauerne for hovedparten af de undersøgte luftforureningskomponenter ligger under grænseværdierne, undtagen de ultrafine partikler, som ligger på et niveau, der er to til tre gange højere end på H.C. Andersens Boulevard, som er en af de meste trafikerede gader i København.

Det er i Luftfartsudvalget blevet understreget, at der bør sættes fokus på erhvervsudøvernes uddannelse og arbejdsmiljø vilkår i lufthavnene. Desuden bør en række arbejdsmiljøproblemer indenfor luftfarten, som partikelforurening, støjgener, fysiske og psykiske belastninger undersøges.

I Københavns Lufthavn foregår indsatsen for en reduceret eksponering for partikelforurening i et tæt samarbejde mellem CPH, SAS, Naviair, de faglige organisationer, handling- og forsyningsvirksomhederne. Der arbejdes ud fra en prioriteret liste over tiltag med henblik på at få nedbragt forureningsniveauet, specielt med hensyn til de ultrafine partikler.

Konkret betyder det bl.a. , at lufthavnen på det seneste har købt nye eldrevne mobile elektricitetsforsyninger til fly, som ellers har kørt på diesel, ligesom forurenende udstyr i alle virksomheder løbende udfases til fordel for mere miljørigtige alternativer. Tilsvarende justeres de operationelle processer på måder, der reducerer medarbejdernes eksponering for forurening.

Københavns Lufthavn har i sin miljøgodkendelse krav til overvågning af luftkvaliteten med henblik på at vurdere, om lufthavnen påvirker luftkvaliteten i naboområderne. Københavns Lufthavn har derfor, i

⁹⁵ Kilde: <http://enviro.aero/CNG2020.aspx>

samarbejde med Miljøstyrelsen, opstillet et program for måling af luftkvaliteten ved lufthavnens hegn. Der er placeret to målestationer henholdsvis øst og vest for flyforpladsen, idet tidligere undersøgelser har vist, at de største forureningsniveauer findes omkring dette område.

Fra dansk side pågår en indsats for at rejse sagen om reduktion af eksponering for partikelforurening i lufthavne på et fælles europæisk niveau. Indtil videre er Danmark dog noget foran med hensyn til dokumenteret viden og afhjælpende indsats.

Effektivisering af lufttrafikstyringen

Et andet vigtigt initiativ i relation til reduktion af brændstofforbruget er EU's arbejde med udviklingen af det fælles europæiske luftrum, som tidligere er behandlet i denne redegørelse. Ved at samle det europæiske luftrum, som hidtil har været opdelt i et antal nationale luftrumblokke, vil det medføre en brændstofbesparelse på op til 10 % pr. flyvning og bidrage til en mere effektiv styring af lufttrafikken, hvilket bl.a. vil betyde kortere flyruter.

I Danmark er der i de senere år sket en høj grad af modernisering i lufttrafikstyringen. Moderniseringen af lufttrafikstyringen er ligeledes et konkret initiativ til at nedsætte luftfartens klimapåvirkninger. Brugen af nye ITS-løsninger har muliggjort større hensyn til klimaet, øget energieffektivitet og en mere effektiv luftfart. Danmark har med etableringen af et fælles dansk-svensk luftrum placeret sig i forreste række, når det gælder udvikling af lufttrafikstyringen i Europa. Lufttrafikstyringen for et fælles dansk-svensk luftrum giver en mere energieffektiv flyvning og lavere CO₂-udledning som følge af mere direkte ruter, og de rejsende får kortere rejsetider, idet man undgår zigzag-flyvning.

Til at administrere det dansk-svenske luftrum blev der i 2009 etableret en dansk-svensk virksomhed, NUAC. Den dansk-svenske aftale om et fælles luftrum blev underskrevet i december 2009 og deklareret over for EU-Kommissionen. Dermed opfylder Danmark og Sverige EU's krav om at etablere en funktionel luftrumblok senest 4. december 2012. At indsluse det dansk-svenske luftrum i et større nordeuropæisk luftrum er et fremtidigt potentielt initiativ til at nedsætte luftfartens klimapåvirkninger yderligere. Den danske lufttrafiktjeneste Naviair og den svenske lufttrafiktjeneste Luftfartsverket har indledt et samarbejde med Irland og Storbritannien om en mulig sammenlægning af det dansk-svenske luftrum og det britisk-irske luftrum. Tanken er på den længere bane, at der kan indledes et arbejde med at slå en dansk-svensk-britisk-irsk luftrumblok sammen med en luftrumblok bestående af andre nordeuropæiske lande såsom Norge, Finland, Island, Estland og Letland.

Herudover har Naviair i flere år arbejdet med konceptet "grønne flyvninger", som betyder, at der radikalt er gjort op med hele tankegangen omkring trafikafviklingen til og fra Københavns Lufthavn. Hver dag sparer luftfartsselskaberne betydelige mængder brændstof, når de starter og lander i Københavns Lufthavn, idet flyvelederen kan give flyet en kortere rute, en hurtigere stigning til en klimavenlig flyvehøjde og en mere optimal indflyvning. Dermed opnås sparet tid, sparet brændstof og en reduktion af CO₂-udledning.

Det såkaldte Free Route Airspace koncept, som blev indført af Naviair og svenske LFV den 17. november 2012, er et konkret resultat af samarbejdet om lufttrafikstyringen i det fælles dansk-svenske luftrum. Med Free Route Airspace kan flyselskaberne og piloterne fremover frit bestemme flyets rute gennem det dansk-svenske luftrum. Konceptet vil – teoretisk beregnet på Eurocontrols standardmodeller – samlet give flyselskaberne en brændstofbesparelse på cirka 13.800 ton årligt og dermed reducere udslippet af CO₂ med omkring 43.600 ton. Det svarer til den gennemsnitlige årlige udledning fra omkring 31.210 biler. Hertil kommer reduktion af andre drivhusgasser.

Naviairs klimavenlige indsats blev dokumenteret i 2009, hvor Eurocontrol gennemførte en analyse af Naviairs koncept for udflyvning fra Københavns Lufthavn. Konceptet indebærer, at omkring 95 % af de startende fly får lov til at afvige fra den såkaldte Standard Instrumental Departure (SID) procedure. I stedet følger de Naviairs unikke Continuous Climb Departure (CCD) procedure, hvor flyene får lov at gå direkte til deres ønskede rejsehøjde og hurtigst muligt får lov til at dreje direkte mod rejsemålet under udflyvningen. Eurocontrol's beregninger viser, at Naviairs fleksible trafikstyring alene under udflyvningen sparer flyselskaberne for 10.000 ton brændstof årligt. Samtidig spares miljøet årligt for udledning af ca. 32.000 tons CO₂ foruden tusindvis af ton andre forurenende gasser.

Flytransport sammenlignet med andre transportformer

Som beskrevet i indledningen indebærer luftfarten – som al anden transport – en miljøbelastning. I nogle tilfælde vil CO₂-udledningen ved en flyrejse være højere end ved brug af alternative transportformer. I andre tilfælde vil en flyrejse ofte være mindst lige så energieffektiv. Flyet er som regel et fornuftigt alternativ set med CO₂-briller, når der er tale om længere rejser. Og de fleste flyrejser er lange rejser, hvor hverken bil eller tog er et relevant alternativ.

På korte flyrejser udledes relativt mere CO₂ per personkilometer end på lange rejser, fordi starten og opstigningen til marchhøjde er energikrævende. Men som beskrevet ovenfor arbejder flyselskaberne og Naviar med ”grønne starter”, hvorved der spares ca. 600 kg CO₂ per start. På ”grønne landinger” kan der spares ca. 400 kg CO₂ per landing. På flyrejser udledes der gennemsnitligt ca. 100 gram per personkilometer. Der er stor variation mellem forskellige flytyper og ikke mindst i forhold til belægningsgrad og rejsens længde. Nedenstående oversigt over udvalgte indenrigsflyvninger viser, at selv korte flyrejser CO₂-mæssigt kan være et fornuftigt alternativ til bilen.

Tabel 6.1: Transportens miljøpåvirkning⁹⁶

			IC3 tog	Propelfly ATR	Jet	Lille benzinbil	Mellemklasse benzinbil
Aalborg-København	Rejsetid	Timer og minutter	4.52	1.20	1.15	4.02	4.02
	CO ₂ -udledning	Kg. pr. person	14	31	60	49	57
Århus-København	Rejsetid	Timer og minutter	3.11	1.00	0.55	3.05	3.05
	CO ₂ -udledning	Kg. pr. person	10	25	52	36	41
Billund-København	Rejsetid	Timer og minutter	-	1.05	1.00	2.48	2.48
	CO ₂ -udledning	Kg. pr. person	-	30	59	31	36
Karup-København	Rejsetid	Timer og minutter	-	1.10	1.05	3.29	3.29
	CO ₂ -udledning	Kg. pr. person	-	31	60	37	42
Sdr.borg-København	Rejsetid	Timer og minutter	4.03	1.00	0.55	3.17	3.17
	CO ₂ -udledning	Kg. pr. person	11	28	57	38	43

Beregningsforudsætninger:

Tog	IC-3 tog (dieseldrevet) med belægningsgrad på 55 % Der er i eksemplet regnet med et dieseltog frem til Lunderskov og med eltog resten af vejen til Sønderborg. Såfremt der køres med el-tog hele vejen København-Sønderborg kan CO ₂ -udslippet opgøres til 7 kg pr. person. Emissioner opgjort i TEMA 2010. Rejsetid: www.dsb.dk .
Fly	ATR 72 (propel) med plads til 68 personer og Boeing 737 (jet) med plads til 148 personer. Belægningsgrad på 60 % Rejsetid: www.cimber.dk og www.norwegian.dk . Der er tillagt 20 minutter til ordinær rejsetid, idet der på alle indenrigsflyvninger forudsættes 20 minutter til check ind, mv. Det er forudsat, at jetfly er 5 minutter hurtigere end propelfly på alle strækninger. Emissioner opgjort i TEMA 2010.
Bil	Gennemsnitlig belægning på 1,5 passagerer i bilen. Emissioner opgjort i TEMA 2010. Rejsetid: www.rejseplanen.dk .
Destination	Der er kun regnet med rene strækninger, hvor turen starter og ender på stationen eller i lufthavnen. Der er ikke taget højde for, at ovenstående strækninger ofte indgår i en længere transportkæde.

Kilde: Transportministeriet, 2012.

⁹⁶ Transportministeriets TEMA 2010 model

I de senere år er belægningsprocenten på fly øget markant. De seneste data fra den europæiske sammenslutning af luftfartsselskaber Association of European Airlines (AEA) viser, at der i 2009 var passagerer på 76 % af alle europæiske flysæder. Når flyene er fyldte, bliver den gennemsnitlige CO₂-udledning per passager forholdsvis lavt. Til sammenligning er der i snit kun passagerer i omkring 38 % af sæderne i en personbil.

6.2 Støj

Ingen anden af luftfartens driftsgener har en så direkte indvirkning på befolkningen som flystøjen. Støjgenerne afhænger af en lang række faktorer, og nøglepunkterne i en forbedring på dette område er bl.a. via en begrænsning af støjen ved kilden, dvs. via udvikling af mindre støjende fly, men også via støjbegrænsende flystyring.

Luftfarten påvirker også miljøet lokalt og regionalt. Det gælder særligt i relation til flystøj og udslip fra flyene, som kan bidrage til forsurening af vand og jord. Støjniveauet har generelt været nedadgående på grund af udfasning af de mest støjende flytyper. En stadigt stigende rejseaktivitet med fly kan dog give stigende støjgener.

ICAO

Internationalt reguleres flyenes støjemissioner af ICAO. ICAO har i 2001 vedtaget princippet om "balanced approach" til vurdering af støj fra fly. Princippet indeholder fire hovedelementer:

- Man søger først at reducere ved kilden, dvs. ved forbedringer i støjpræstationerne for luftfartøjer som følge af teknologisk udvikling og fornyelse af flyflåderne.
- Dernæst forsøges ved fysisk planlægning at undgå ny støjfølsom arealanvendelse i støjkonsekvensområderne.
- Næste trin er implementering af støjbegrænsende bestemmelser, fx krav om flyveje.
- Endelig kan der indføres driftsrestriktioner, som fx forbud mod at visse flytyper beflyver en lufthavn om natten.

Hensigten er at løse støjproblemer på den mest omkostningseffektive måde. ICAO har udsendt en vejledning herom.

I ICAO er der desuden vedtaget maksimale støjgrænser, som flyene skal overholde og certificeres efter. Disse støjgrænser er løbende blevet skærpet, og støjniveauet har generelt været nedadgående i luftfarten på grund af udfasning af de mest støjende flytyper. Disse regler fremgår af ICAO Annex 16, hvor der bl.a. er fastsat nærmere bestemmelser for emissionen af støj. Det er så op til medlemslandene at indføre disse bestemmelser i deres nationale lovgivning.

EU

EU har, som en del af den samlede indsats mod støj fra fly og som en del af EU's generelle støjpolitik, vedtaget direktiv 2002/30, som omhandler bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne. Det har til formål dels at medvirke til at begrænse flystøj ved lufthavne, dels at skabe en ramme for lufthavnes og medlemsstaters muligheder for indførelse af støjrelaterede foranstaltninger. Direktivet er en implementering af ICAO's princip om "balanced approach". Direktivet omfatter lufthavne over en vis størrelse, og i Danmark er kun Københavns Lufthavn omfattet.

Kommissionen har fremsat et forslag til ændring af direktivet om støj fra fly (nr. 2002/30) med henblik på bestemmelser og procedurer for indførelsen af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne. Støjforslaget indeholder en ændring fra direktiv til forordning om støjrelaterede driftsrestriktioner i alle lufthavne i EU.

En anden ændring er, at den nye forordning vil blive tættere forbundet til direktiv 2002/49 om vurdering og styring af ekstern støj, som omhandler støjkortlægning generelt i EU. Dette direktiv omfatter på luftfartsområdet Billund, Roskilde samt Københavns lufthavne og drejer sig om kortlægningen af støjpåvirkninger fra bl.a. luftfarten. I direktivet er bl.a. indbygget, at medlemslandene skal udarbejde handlingsplaner, som skal revurderes med jævne mellemrum.

Luftfartslovgivningen og støj

Trafikstyrelsen fastsætter bestemmelser for bl.a. lufthavne, luftfartøjer og luftfartsselskaber. I Bestemmelser for Civil Luftfart (BL) udstedt med hjemmel i Luftfartsloven er der fastsat bestemmelser, der sigter på at begrænse støjforureningen fra luftfartøjer og lufthavne. Derudover indeholder lufttrafikreglerne bestemmelser, der pålægger føreren af et luftfartøj at sikre, at flyvningen giver så få ulemper for omgivelserne som muligt samt respektere bestemte minimumsflyvehøjder over bl.a. tæt bebyggede områder. Trafikstyrelsen omsætter desuden de miljøkrav, som lufthavnene får fra miljømyndighederne, til støjbe-grænsende bestemmelser for luftfarten i det omfang miljøkravene berører selve flyvningen. De støjbe-grænsende bestemmelser offentliggøres i Aeronautical Information Publication Denmark (AIP) og i VFR Flight Guide Denmark (VFG)⁹⁷.

Trafikstyrelsen fører tilsyn med, om de støjbe-grænsende bestemmelser overholdes, først og fremmest ved at kontrollere indberetninger fra lufthavnene, men også ved at undersøge støjklager. I Københavns Lufthavn, er der etableret et automatisk overvågningsanlæg, der registrerer dels flyvninger, der over-skrider fastsatte grænseværdier for støj og dels flyvninger, der afviger fra foreskrevne flyveveje.

Lufthavne

Praksis indenfor de senere år viser, at overtrædelse af de støjbe-grænsende bestemmelser fastsat i med-før af luftfartslovgivningen kan føre til bøder i størrelsesordenen 20.000-30.000 kr. Siden 2004 er en række luftfartsselskaber blevet idømt bøder for overtrædelser i forbindelse med starter og landinger på Københavns Lufthavn.

Lufthavne og flyvestationer, dvs. militære anlæg, hvorfra der kan gennemføres luftoperationer, er miljø-godkendelsespligtige i henhold til miljøbeskyttelsesloven. Miljømyndighederne har derfor mulighed for at fastsætte vilkår for driften af disse med henblik på at begrænse miljøgener i områderne omkring luft-havnene, herunder fra støj. I miljøgodkendelsen af støj fra lufttrafik i Københavns Lufthavn er der bl.a. fastsat vilkår for støjbelastningen fra fly, hvilket kontrolleres hvert tredje år med støjberegninger efter den såkaldte DENL-metode (Day-Evening-Night Level) og hvert år efter TDENL-metoden (Total Day-Evening-Night Level).

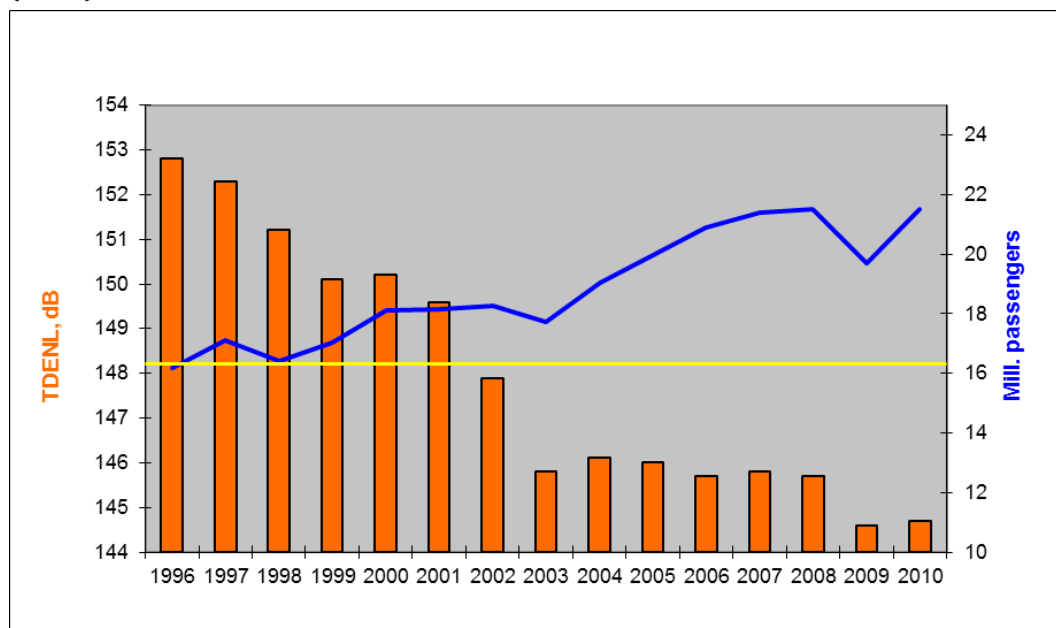
Udviklingen i støjbelastningen i Københavns Lufthavn er illustreret nedenfor, sammenholdt med udvik-lingen i henholdsvis antal passagerer og antal flyoperationer; jf. figur 6.3 og 6.4. De orange søjler (TDENL-værdien) beskriver med et enkelt tal den samlede støjbelastning fra lufthavnens flytrafik. Refe-renceværdien fra 2005, som lufthavnen skal overholde er 147,4 dB med en margen på 1 dB,⁹⁸ hvilket er illustreret med den gule linje i figurerne.

Det fremgår af figur 6.3, at mens antallet af passagerer (blå graf) er steget markant, er støjbelastningen fra lufthavnen reduceret betydeligt.

⁹⁷ VFR er de visuelle flyveregler, mens VFG er den officielle publikation udgivet af luftfartsmyndighederne til brug for flyvning under de visuelle flyveregler.

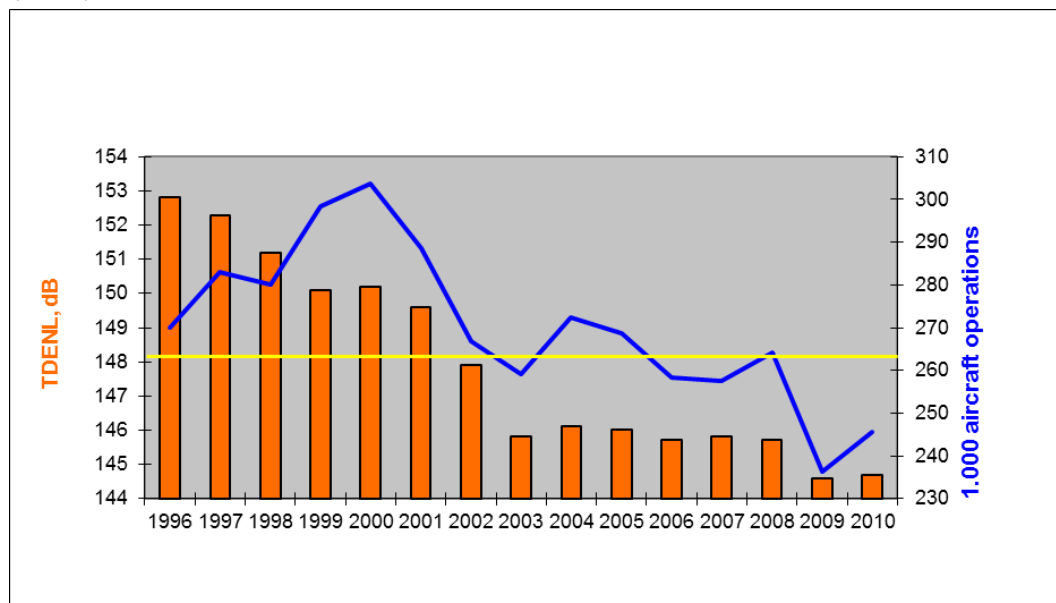
⁹⁸ Med en tolerance på 1 dB.

Figur 6.3: TDENL-værdi (Total Day-Evening-Night Level) og passagerantal i CPH (mio.)



Kilde: Trafikstyrelsen, 2008.

Figur 6.4: TDENL-værdi (Total Day-Evening-Night Level) og antal flyoperationer i CPH (mio.)



Kilde: Trafikstyrelsen, 2008.

I figur 6.4 er støjbelastningen sammenholdt med antallet af flyoperationer (blå graf) og her er der en lidt større grad af proportionalitet. Forklaringen herpå er først og fremmest udfasningen af de mest støjende fly, samt at der i dag bliver transporteret flere passagerer pr. flyvning (større fly og større belægningsgrad).

Danmark har i mange år haft et velfungerende system for offentlig, fysisk planlægning og resultatet af det er, at der for Københavns Lufthavn (og i øvrigt også andre større danske lufthavne) er markant færre støjklager, end hvad der ses i andre europæiske lufthavne af samme størrelse.

Naviair medvirker også aktivt til at nedbringe støjen i og omkring de lufthavne, hvor de står for styringen af flytrafikken. Støjreduktioner opnås både gennem trafikprocedurer og gennem restriktioner for ind- og udflyvning i lufthavne. Problemer som skyldes støj er derfor i Danmark yderst begrænsede.

Luftfartøjer

Internationalt reguleres flyenes støjmissioner af ICAO. I ICAO er der vedtaget maksimale støjgrænser, som flyene skal overholde og certificeres efter. Disse støjgrænser er løbende blevet skærpet, og støjni-veauet har generelt været nedadgående i luftfarten på grund af udfasning af de mest støjende flytyper.⁹⁹ Der er gennem årene gradvist blevet stillet skrappe krav til flyenes støjmissioner, og moderne luftfar-tøjer har væsentlig lavere støjmission end fly, der er 10-15 år gamle.¹⁰⁰

Luftfartsselskaber/piloter

Miljøreguleringen omfatter også luftfartsselskaberne. Fx indebærer de fleste miljøreguleringer af luft-havne, at der stilles krav til de luftfarende om, hvordan beflyvningen omkring en lufthavn skal foregå. Det kan fx betyde, at visse byområder ikke må overflyves af støjhensyn. Eller det kan betyde, at de store passagerfly så vidt muligt skal holde sig oppe i en vis højde for at mindske generne for folk, som dagligt er påvirket af overflyvninger. Der findes også bestemmelser, der fastsætter minimumsflyvehøjder over naturfølsomme områder af hensyn til dyrelivet og områdernes rekreative værdier.

Der er i lufttrafikreglerne fastsat bestemmelser for bl.a. minimumsflyvehøjder. Derudover skal luftfar-tøjschefen drage omsorg for, at flyvningen bliver til så ringe ulempe for omgivelserne som muligt. Tra-fikstyrelsen har mulighed for at indhente radardata, der viser det enkelte flys højde og rute. På den bag-grund kan Trafikstyrelsen vurdere, om de støjbegrænsende bestemmelser eller reglerne for minimums-flyvehøjder bliver fulgt ved en konkret flyvning.

⁹⁹ Senest er de såkaldte "kapitel 2"-fly blevet udfaset i EU. "Kapitel 2" refererer til kapitel 2 i Annex 16, vol. 1, og omhandler ældre fly, som støjer over et vist niveau.

¹⁰⁰ Jf. annex 16.

7 Luftfarten i det samlede transportsystem

I dette kapitel beskrives forbindelserne til Danmarks ni største lufthavne i oversigtsform, herunder vej- og baneinfrastrukturens samspil med den øvrige kollektive trafik. Der henvises i øvrigt til den politiske aftale "En grøn transportpolitik" fra 2009. Siden januar 2009 har partierne bag aftalen, som led i 10 brede politiske aftaler om transportinvesteringer, afsat 97 mia. kr. til konkrete investeringer i jernbaner, stationer, veje mv. Dertil kommer investeringer i en fast forbindelse over Femern Bælt og Metro Cityringen i København. Det overordnede formål er at videreudvikle transportsystemet og forbedre danskernes mobilitet.

Der er også brug for en sammenhængende strategisk planlægning og prioritering af den langsigtede indsats efter 2020. Derfor er en række strategiske analyser af fremtidens trafikale udfordringer og løsningsmuligheder igangsat, hvor fokus er de trafikale udfordringer og strategiske valg, der venter på den anden side af 2020.

Af oversigtskortet nedenfor, fremgår Danmarks overordnede infrastruktur i 2011:

Figur 7.1: Danmarks overordnede infrastruktur i 2011



Kilde: Transportministeriet, 2012.

Arbejdet med de strategiske analyser afsluttes i 2013 når alle delanalyserne er afsluttede, og der foreligger et samlet beslutningsgrundlag. På baggrund af analyserne kan de strategiske prioriteringer for indretningen af Danmarks infrastruktur på den anden side af 2020 drøftes.

På europæisk niveau findes de transeuropæiske transportnet (TEN-T), som opstod i forbindelse med indførelsen af det indre marked. Medlemslandene fandt, at det ikke gav megen mening at have et indre marked med fri bevægelighed for personer, varer og tjenesteydelser uden samtidig at have grænseoverskridende transportnet, der i langt højere grad muliggjorde denne fri bevægelighed i praksis.

Det overordnede formål med TEN-T er at støtte infrastrukturprojekter på transportområdet, der fremmer det indre markeds problemfri virkemåde samt styrker den økonomiske og sociale samhørighed i EU. På luftfartsområdet yder TEN-T-programmet typisk ikke direkte støtte til infrastruktur i lufthavnene, men fokuserer på at støtte implementeringen af trafikstyringssystemet SESAR samt at knytte TEN-T-lufthavnene bedre sammen med den landbaserede TEN-T-infrastruktur for vej og bane. Det er særligt en ambition for Kommissionen, at TEN-T-programmet skal støtte bedre jernbaneforbindelser til de større lufthavne i Europa.

TEN-T-retningslinjerne er under revision. De nye retningslinjer forventes at træde i kraft den 1. januar 2014.

Selvom luftfarten primært er drevet af private operatører, spiller staten stadigvæk en rolle inden for især fire områder:

- Adgangsforhold via vej og bane til lufthavnene
- Lovgivning på området
- Flytrafikledelse
- Bornholms Lufthavn, der ejes af staten.

Lufthavnene må betragtes som trafikknudepunkt med gode flyforbindelser, herunder direkte interkontinentale ruter, og fornuftig tilgængelighed. Lufthavnene fungerer som væsentlige knudepunkter for passagerer og luftfragt til og fra Danmark.

De kommende årtier byder på en række store trafikale udfordringer. Med den nye landstrafikmodel vil det for første gang være muligt at skabe et sammenhængende billede af trafikken i Danmark, og hvordan den vil udvikle sig i fremtiden.

Landstrafikmodellen, der, når den foreligger i foråret 2012, vil kunne beskrive en række transportformer, herunder flytrafikken, så der kan skabes et sammenhængende billede af fremtidens trafik. I boksen nedenfor beskrives landstrafikmodellen og flytrafikken:

Boks 7.1: Landstrafikmodellen og flytrafikken

Landstrafikmodellen og flytrafikken

Hvad er Landstrafikmodellen?

- ⤴ Det fremgår af Aftalerne om En Grøn Transportpolitik af januar 2009, at der skal udvikles en landsdækkende trafikmodel, der skal styrke grundlaget for en langsigtet og helhedsorienteret infrastrukturplanlægning.
- ⤴ Den nye Landstrafikmodel opbygges af moduler, der omfatter modellering af strategiske effekter, valg af transportmiddel og destination samt valg af rute på nationalt og regionalt niveau. Delmodellerne kan sammen med dataindsamlingen og etableringen af basismatricer for hele Danmark benyttes efterhånden som de etableres.

Hvorfor en Landstrafikmodel?

- ⤴ Modeludvikling har hidtil i høj grad været knyttet til større infrastrukturprojekter, hvor modelværktøj udvikles på ad hoc basis, når der er opstået et behov herfor. Det gælder eksempelvis den trafikmodel, der er anvendt til at belyse de trafikale effekter af Storebæltsforbindelsen. Sådanne modeller er gode udgangspunkter for at sige noget om de projekter, de er udviklet til.
- ⤴ Der eksisterer derimod ikke et sammenhængende trafikmodelsystem, der dækker hele landet. Der er således i dag ikke umiddelbart mulighed for at vurdere de bredere effekter af strategiske satsninger, der grundlæggende ændrer strukturen i transportsystemet.

Hvad vil modellen kunne?

- ⤴ Modellen vil dermed kunne danne grundlag for, at såvel politikere som embedsmænd, fagfolk m.fl. kan til forskel for i dag betragte det danske transportsystem som en helhed og med identiske forudsætninger.
- ⤴ En landsdækkende trafikmodel vil med sin helhedsorienterede tilgang give et mere nuanceret billede af de enkelte projekters trafikale effekter og virkning i forhold til fx arbejdsmarked, lokalisering, miljø og CO₂.
- ⤴ Dertil kommer, at eksisterende modeller ikke er i stand til at vurdere centrale effekter som eksempelvis overflytning mellem vejtransport og banetransport.

Konkret vil et nationalt modelsystem kunne belyse trafikale effekter af beslutninger om bl.a.:

- ⤴ Infrastrukturinvesteringer, herunder vurdering af alternative projektudformninger
- ⤴ Udformning af transportsystemet med køreplaner og brug af ITS
- ⤴ Arealplanlægning med lokalisering af bolig- og erhvervsområder
- ⤴ Ændringer i omkostningsstrukturen med bl.a. ændrede brændstofomkostninger og afgifter

Hvordan behandles flytrafikken?

- ⤴ Grundlæggende indgår flytrafikken i modellen på samme vilkår som alle andre transportformer.
- ⤴ Der vil være defineret flytrafik mellem de danske lufthavne, men også til og fra udlandet
- ⤴ Trafikken til og fra lufthavnene modelleres, herunder valg af transportmidlet
- ⤴ Konkurrencen mellem flytrafikken og andre transportformer indgår
- ⤴ Der inddrages mulig konkurrence mellem forskellige tilgrænsende danske lufthavne, fx effekter på hvilken lufthavn der vælges som oprindelses- eller destinationslufthavn ved introduktion af forskellige prissegmenter på lufthavnene

Hvornår forventes Landstrafikmodellen klar til brug?

- ⤴ Modellens første fulde version vil derefter foreligge i foråret 2012, og modellen vil være færdigudviklet i foråret 2015 i en såkaldt version 2.0.

7.1 Forbindelser til de danske lufthavne

I de følgende afsnit beskrives i oversigtsform forbindelserne til Danmarks ni største lufthavne.

Københavns Lufthavn, Kastrup

- Københavns Lufthavn er Danmarks og nordens største lufthavn.
- I dag er der både metro, fjerntog og motorvej direkte til lufthavnen.
- Der er direkte adgang til og fra det sydsvenske marked via Øresundsbroen.

Initiativer:

- Med Femern Bælt-forbindelsen, der efter planen skal åbne for trafik i 2020, lukkes et hul i infrastrukturen mellem Skandinavien og det europæiske kontinent. Dette vil medføre større fleksibilitet og væsentlige tidsbesparelser for både persontrafikken og godstrafikken, som ventes at stige markant frem mod 2025. Det planlagte Femern Bælt-projekt vil bestå af en firesporet motorvej og en dobbeltsporet elektrificeret jernbane.
- Med den nye Metro Cityring bliver adgangen til lufthavnen med offentlig transport nemmere fra store dele af det centrale København.¹⁰¹
- I forbindelse med de såkaldte strategiske analyser undersøges fremtidige udviklingsmuligheder for banegårdskapaciteten i Københavnsområdet. Herunder indgår perspektiver for udvidet stationskapacitet og en bedre trafikafvikling i og ved Kastrup, fx vil den nye bane mellem København og Ringsted gøre det muligt at køre flere fjern- og regionaltog direkte til Københavns Lufthavn og samtidig aflaste kapaciteten på Københavns Hovedbanegård.¹⁰²
- Som led i de strategiske analyser undersøges perspektiverne i en havnetunnel øst om København, som vil kunne øge tilgængeligheden i bil til Amager og Københavns lufthavn fra den nordlige del af hovedstadsområdet.¹⁰³

Billund Lufthavn

- Billund Lufthavn er landets næststørste.
- På nuværende tidspunkt betjenes lufthavnen af en række busforbindelser til bl.a. Aarhus, Esbjerg, Herning, Kolding, Vejle mv.

Initiativer:

- Vejforbindelserne til Billund Lufthavn styrkes de kommende år med bedre adgang mod øst og nord.
- Mod øst åbner motortrafikvejen mellem Bredsten og Vandel i 2012.
- Der anlægges en motorvej fra Brande til Give, og videre østover til E45. Etappen mellem Brande og Give er åbnet i november 2011.¹⁰⁴
- I forbindelse med de strategiske analyser undersøges muligheden for at anlægge en ny midtjysk motorvej. Flere af de muligheder der undersøges, inkluderer anlæg af en nord-syd gående motorvej forbi Billund.¹⁰⁵
- Der er igangsat en undersøgelse af en ny baneforbindelse til Billund Lufthavn. Undersøgelsen afsluttes i 2012.

Aalborg Lufthavn

- Aalborg Lufthavn ligger i nær forbindelse til Aalborg. Der er ca. 5,5 km mellem midtbyen og lufthavnen.

Initiativer:

- Der er igangsat en forundersøgelse af muligheden for banebetjening af lufthavnen. Undersøgelsen omfatter såvel en løsning med en stikbane fra den bestående linje som en løsning, hvor den bestående linje omlægges til at gå via Aalborg Lufthavn.¹⁰⁶

Aarhus (Tirstrup) Lufthavn

- Aarhus Lufthavn er lufthavnen der er tættest på landets næststørste by.
- Der er på nuværende tidspunkt motorvej fra Aarhus frem til nord for Løgten, og der er motortrafikvej på den resterende strækning fra Løgten frem til Tirstrup Lufthavn.
- I 2010 blev den sidste del af Djurslandsmotorvejen åbnet for trafik. Motorvejen styrker adgangen til Aarhus Lufthavn.

¹⁰¹ Der henvises til Aftale om Metrocityring af 2. december 2005.

¹⁰² Indgår i de strategiske analyser; jf. aftalen "En grøn transportpolitik" fra 2009.

¹⁰³ Indgår i de strategiske analyser; jf. aftalen "En grøn transportpolitik" fra 2009.

¹⁰⁴ Der henvises til Aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006.

¹⁰⁵ Indgår i de strategiske analyser; jf. aftalen "En grøn transportpolitik" fra 2009.

¹⁰⁶ Jf. aftale af 26. november 2010 om Bedre mobilitet.

- Der er busforbindelse mellem Aarhus og Aarhus Lufthavn i direkte tilknytning til rute- og charterfly. Turen fra Aarhus Banegård tager ca. 50 minutter.
- Fra Aarhus Lufthavn er der busforbindelse til Randers og Ebeltoft, hvor bussen afgår på faste tider og er derfor uafhængig af flytrafikken.

Initiativer:

- Det er besluttet at igangsætte en forundersøgelse af en forlængelse af Djurslandsmotorvejen til Aarhus Lufthavn.¹⁰⁷

Karup Lufthavn

- Karup Lufthavn er placeret mellem Herning og Viborg. Lufthavnen har adgang til de to byer via rute 12 som er en statsvej.
- Der er busforbindelser mellem Karup Lufthavn og Holstebro og Viborg.

Initiativer:

- Adgangene til Herning bliver styrket i de kommende år med motorvejsforbindelser mod Silkeborg, Aarhus, Vejle og Holstebro. Adgangen til Karup bliver på denne måde styrket indirekte.
- Der er udarbejdet en VVM-undersøgelse af muligheden for opgraderinger af vejen mellem Viborg og Aarhus (rute 26).¹⁰⁸
- I forbindelse med de strategiske analyser undersøges muligheden for at anlægge en ny midtjysk motorvej. En af de muligheder, der undersøges, inkluderer anlæg af en motorvej, der vil gå tæt forbi Karup Lufthavn.¹⁰⁹

Roskilde Lufthavn

- Roskilde Lufthavn, som ejes af det børsnoterede selskab Københavns Lufthavne A/S, ligger i Roskilde Kommune ca. 6 kilometer sydøst for Roskilde mellem Tune og Gadstrup.
- Lufthavnen betjener primært taxi-, skole- og privatflyvning.

Initiativer:

- Holbækmotorvejen skal udbygges mellem Fløng og Roskilde Vest fra fire til otte spor ved strækningen omkring Fløng og fra fire til seks spor det øvrige stykke fra Hedelandsvej ved Trekrøner til Roskilde Vest.
- Formålet med projektet er at udbedre trængselsproblemer og forbedre fremkommeligheden på strækningen. Udbygningen kan være med til at øge tilgængeligheden til Roskilde Lufthavn for rejsende fra eksempelvis Hedehusene, Taastrup og Svogerslev.
- Anlægsarbejdet udføres af Vejdirektoratet og forventes afsluttet ultimo 2013.

Bornholms Lufthavn

- Bornholms Lufthavn ligger umiddelbart sydøst for Rønne og er forbundet til byen med kommunevejen Søndre Landevej.
- Der er busforbindelse mellem Bornholm Lufthavn og Rønne.

Initiativer:

- Med aftale af 26. november 2010 om Bedre mobilitet blev der afsat 15 mio. kr. til investeringer i Bornholms Lufthavn.

Esbjerg Lufthavn

- Fra lufthavnen er der nem adgang til Esbjerg Motorvejen. Der er gode forbindelser både til Esbjerg og omegn samt østpå mod trekantområdet.
- Lufthavnen betjenes i dag af busforbindelser til bl.a. Esbjerg og Herning.

Initiativer:

- Vejdirektoratet foretager en forundersøgelse af muligheden for udbygning af vejen mellem Tønder og Esbjerg, hvilket kan styrke adgangen til lufthavnen sydfra.

¹⁰⁷ Jf. aftalen om bedre mobilitet af 26. november 2010

¹⁰⁸ Jf. aftalen "En grøn transportpolitik" fra 2009.

¹⁰⁹ Indgår i de strategiske analyser; jf. aftalen "En grøn transportpolitik" fra 2009.

- I forbindelse med de strategiske analyser undersøges muligheden for at anlægge en ny midtjysk motorvej. En af de muligheder, der undersøges, inkluderer anlæg af en motorvej fra Give/Billund i retning mod Ribe og Tønder. En sådan linjeføring vil styrke adgangen til Esbjerg Lufthavn nordfra.¹¹⁰

Sønderborg Lufthavn

- Sønderborg Lufthavn er placeret 7 km nord for Sønderborg, og er forbundet til byen med kommunevejen Nørremark.

Initiativer:

- Der anlægges på nuværende tidspunkt en ny motorvej mellem Sønderjyske Motorvej E45 (ved Kliplev) og Sønderborg.
- Motorvejen vil forbedre adgangen til Sønderborg Lufthavn. Der vil være nemmere adgang til lufthavnen fra hele Sønderjylland og grænseområdet.

¹¹⁰Indgår i de strategiske analyser; jf. aftalen ”En grøn transportpolitik” fra 2009.

8 Luftfartspolitiske forhold og initiativer i andre lande

I dette kapitel beskrives en række luftfartspolitiske forhold i omkringliggende lande.

8.1 Tyskland

- Mere end 850.000 arbejdspladser afhænger af luftfarterhvervet i Tyskland, mens ca. 300.000 mennesker direkte er beskæftiget i luftfartsbranchen.¹¹¹

Det vurderes i 2020, at der kanskabes yderligere henholdsvis 25.000 og 10.000 nye arbejdspladser i Tysklands største og næststørste lufthavne, Frankfurt og München, der også er Europas tredje- og syvendestørste lufthavne målt på deres passagertal.

Strukturelle ændringer på markedet, herunder den tiltagende liberalisering, nye lavprisselskaber og stigende efterspørgsel, har medført, at der er opstået en række væksthæmmende flaskehalse for flere tyske lufthavne. Dette gælder især Frankfurt, München og Düsseldorf.

- For at realisere den forventede vækstrate på 4,1 % i det samlede passagertal og 5,3 % i den samlede fragttransport per år, er der behov for en udbygning af den tyske lufthavneinfrastruktur.¹¹²
- Der findes 23 internationale lufthavne i Tyskland. I fremtiden forventes en videreudvikling og udbygning af lufthavnene Berlin-Brandenburg, Düsseldorf, Köln/Bonn, Frankfurt, Hamburg, München og Stuttgart.¹¹³

På fragtområdet forventes en udvidelse af bygningsarealerne samt en styrkelse af infrastrukturen i lufthavnene Frankfurt/Main, München, Düsseldorf, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, Frankfurt-Hahn, Hamburg, Hannover, Stuttgart og Nürnberg.

Initiativer

I Tyskland er man i fuld gang med udbygningen af Schönefeld Lufthavn sydøst for Berlin.¹¹⁴ Berlin-Tempelhof blev lukket i oktober 2008, mens etableringen af storlufthavnen Berlin-Brandenburg i 2012 gør det muligt at lukke Berlin-Tegel, som er placeret nordvest for byen. Den nye storlufthavn Berlin-Brandenburg etableres på et udvidet område, hvor Schönefeld Lufthavn er placeret på nuværende tidspunkt.

Etableringen forventes realiseret i juni 2012, så al lufttrafik samles i Berlin-Brandenburg Lufthavn. Når Berlin-Brandenburg åbnes, vil lufthavnen været forbundet med en direkte motorvej samt en togstation under hovedterminalen. Transporttid vil tage ca. 20 minutter til Berlins hovedbanegård.

Berlin-Brandenburg Lufthavn forventer et samlet passagertal på op til 27 mio. i 2012 mod i alt 22,3 mio. passager for Berlin-Schönefeld og Berlin-Tegel tilsammen i 2010. Kapaciteten i lufthavnen vil kunne udvides til i alt 45 mio. passagerer.

Passagerafgift

- 1. januar 2011 indførte den tyske regering en passagerafgift for passagerer på fly med afgang fra Tyskland på 8 Euro for indenrigs og interne europæiske kortdistanceflyvninger, på 25 Euro for mellemdistanceflyvninger og på 45 Euro for langdistanceflyvninger.¹¹⁵
- Deutsche Bank¹¹⁶ vurderede i efteråret 2011, at det forventede provenu på ca. en milliard euro vil koste tilbagegang for industrien med tab af 10.000 arbejdspladser og i første omgang 5 millioner færre passagerer årligt. Samme vurdering har Lufthansa.¹¹⁷ Samtidig har Air Berlin og Ryanair lukket en række ruter.¹¹⁸

¹¹¹ Initiative Luftverkehr für Deutschland, 2010: *Luftverkehrskompass 2010*

¹¹² Ulrich van Suntum, 2006: *Masterplan Deutschland*

¹¹³ Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2009: *Flughafenkonzept 2009*

¹¹⁴ Berlin-Brandenburg Airport: <http://www.berlin-airport.de/EN/BER/index.html>

¹¹⁵ Kilde: Trafikstyrelsen

¹¹⁶ Kilde, Deutsche Bank: [http://www.dbresearch.de/servlet/reweb2.ReWEB?addmenu=false&document=PRODO000000000276031&rdShowArchivedDocus=true&trwnode=DBR_INTERNET_EN-PROD\\$NAVIGATION&rwbj=ReDisplay.Start.class&rwsite=DBR_INTERNET_EN-PROD](http://www.dbresearch.de/servlet/reweb2.ReWEB?addmenu=false&document=PRODO000000000276031&rdShowArchivedDocus=true&trwnode=DBR_INTERNET_EN-PROD$NAVIGATION&rwbj=ReDisplay.Start.class&rwsite=DBR_INTERNET_EN-PROD)

¹¹⁷ Kilde, Lufthansa: <http://presse.lufthansa.com/en/policy-brief.html>

- Den seneste opgørelse fra Flughafverband¹¹⁹ viser, at væksten i trafikken er stagneret og i flere måneder har været negativ. Det gælder især de mellemstore tyske lufthavne, der er tæt på grænsen til lande uden passagerafgift. Her tabes mange passagerer, især til Nederlandene. De store hubs i Frankfurt og München, der har en stor andel af transfertrafik, er ikke så påvirket, da transfertrafikken er ikke underlagt passagerafgift.¹²⁰

8.2 Nederlandene

Det nederlandske luftrum er afgørende for det nordeuropæiske luftrum i kontakten mellem Europas fire største lufthavne Schiphol, London Heathrow, Frankfurt og Paris Charles de Gaulle.

Lufthavnen Amsterdam Schiphol er den suverænt mest trafikerede lufthavn i Nederlandene og Europas femte største lufthavn målt i antallet af passagerer. Lufthavnen er en vigtig nordvesteuropæisk hub.

Schiphol Lufthavn ligger 9 km sydvest for Amsterdam, og under passagerterminalen er der togforbindelser til omkringliggende byer som Amsterdam, Den Haag og Rotterdam samt højhastighedstogforbindelse til Antwerpen, Bruxelles og Paris.

Nederlandene har desuden en række regionale lufthavne såsom Lelystad, Rotterdam og Maastricht, der alle orienterer sig mod erhvervsrejsende, men samtidig har en række lavprisforbindelser til regionale europæiske lufthavne.

Antallet af fly-, charter- og fragtruter i Maastricht Aachen Lufthavn øges gradvist. Lufthavnen er placeret i den sydlige del af landet, omgivet af nogle af Europas største økonomier, og lufthavnen har et "catchment area", der omfatter Nederlandene, Belgien, Tyskland og Frankrig. I alt er 50 mio. mennesker og 150.000 virksomheder indenfor en radius af 200 km.

Initiativer

Schiphol Lufthavn har stor betydning for den nederlandske økonomi. Dog er Schiphol begrænset til et maksimum på 510.000 flyvninger per år i 2020, mens Eindhoven og Lelystad gives mulighed for at udvikle sig yderligere.¹²¹

I fastlæggelsen af Nederlandenes forgrening med resten af verden er en række indikatorer opstillet, bl.a. antallet af direkte forbindelser i sammenligning med London Heathrow, Frankfurt og Paris Charles de Gaulle, den nationale passager- og fragtvolumen og Schiphols hub-kvalitet.

På grund af de mange initiativer som skiftende nederlandske regeringer og erhvervsliv har iværksat, har man formået at skabe to succesfulde knudepunkter i Schiphol Lufthavn og Rotterdam Havn. Det har fx betydet, at den danskbaserede shippingvirksomhed APM Terminals, som er en del af A.P. Møller-Mærsk Gruppen, har deres hovedkvarter i Haag – ikke pga. havnen i Rotterdam, men fordi Schiphol Lufthavn har de nødvendige flyforbindelser til resten af verden.

Passagerafgift

- I Nederlandene indførte regeringen en skat for afgående passagerer fra 1. juli 2008. Afgiften blev imidlertid suspenderet fra 1. juli 2009, dels med baggrund i den generelle økonomiske krise, dels for at standse en passagerflugt til nærliggende lufthavne i nabolande uden passagerafgift. KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis vurderer, at afgiften kostede samfundet 8-9 milliarder kroner i mistede flyruter, vækst og arbejdspladser.¹²² I det første halve år efter afgiftens indførelse faldt passagertallet i Amsterdam Schiphol med 1,4 mio passagerer.
- Passagerafgiften af 1. juli 2008, som den nederlandske regering indførte, gjaldt for passagerer på fly med afgang fra Nederlandene var på 11,25 Euro for flyvninger i EU eller flyvninger på afstand mindre end 2.500 km. For øvrige flyvninger var afgiften på 45 Euro.¹²³

¹¹⁸ Kilde, Bloomberg: <http://www.bloomberg.com/news/2011-08-22/lufthansa-low-cost-leaders-cautious-on-filling-air-berlin-s-flight-void.html>

¹¹⁹ Kilde, Flughafverband: http://www.adv.aero/fileadmin/pdf/statistiken/2012/ADV-Monatsstatistik_Januar_2012.pdf

¹²⁰ Kilde: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/067/1706703.pdf>

¹²¹ The Dutch Government, 2009: *White Paper on Dutch Aviation*

¹²² KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis: http://english.verkeerenwaterstaat.nl/english/Images/EffectsoftheAirPassengerTax_tcm249-303066.pdf

¹²³ Kilde: Trafikstyrelsen

8.3 Sverige

Det samlede antal passagerer fra svenske lufthavne steg relativt konstant fra 1985 til 2008, dog med et fald i det samlede passagertal på omkring 9 % i 2009, hvilket svarede til 2,6 mio. passagerer.¹²⁴

En række trends forventes at kendetegne den svenske luftfartssektor indtil 2020. Der forventes en samlet procentuel tilbagegang i indenrigstrafikken. I Sverige kunne bare 7 ud af 41 lufthavne forevise en positiv udvikling med hensyn til indenrigsflytrafikken mellem 2000 og 2009.

En anden trend er reduktionen af de eksisterende øst-vest forbindelser internt i Sverige.

En tredje generel trend er stigningen i den internationale flytrafik, især fra Stockholm-Skavsta, Göteborg City Airport og Stockholm-Arlanda. Den stigende efterspørgsel har primært været drevet af de nye lavprisselskaber.

Lufthavnen Stockholm-Arlanda er Stockholms internationale lufthavn og ligger 42 km nord for den svenske hovedstad samt 38 km sydøst for Uppsala. Lufthavnen er den største og travleste af i alt tre større lufthavne i Stockholms hovedstadsområde, hvor de to andre lufthavne er Stockholm-Bromma og Stockholm-Skavsta.

Den hurtigste vej til Arlanda er hurtigtoget Arlanda Express, som kører fra Stockholms hovedbanegård og tager 20 minutter. Der er også forbindelse til Uppsala i nordgående retning.

Lufthavnen Stockholm-Arlanda havde i 2006 i alt 17,5 mio. passagerer, og København var den hyppigst benyttede rute. Af dette tal var omkring 13 mio. udenrigspassagerer, mens omkring 4 mio. var indenrigspassagerer.¹²⁵

Initiativer

Den statslige involvering i driften af de svenske lufthavne aftager. Fra at have drevet 18 lufthavne i 2000 driver staten nu kun 14 lufthavne. Udviklingen er stadig nedadgående, da flere lufthavne gradvist sælges til lokale myndigheder og private virksomheder.

Det forventes, at flyruter med afstande på under 500 km vil tabe markedsandele til delebiler, busser og toge, hvilket skyldes den fremtidige udvidelse af motorvejs- og jernbanenettet.

Passagerafgift

- I Sverige findes pt. ikke en fiskal passagerafgift.¹²⁶

8.4 Norge

- Luftfarten i Norge spiller en vigtigere rolle i transportsektoren end i de fleste andre europæiske lande – også når det gælder fragt af varer og post. Dette skyldes lange afstande, et barsk klima og vanskelig fremkommelighed.¹²⁷
- Den største lufthavn i Norge, Oslo-Gardermoen, havde i alt 21,1 mio. passagerer i 2011, hvilket var en stigning på 10,5 % i forhold til 2010.
- Avinor A/S er et statsligt aktieselskab, som ejer og driver 46 lufthavne i Norge. Oslo Lufthavn A/S er et statsligt aktieselskab under Avinor, men der findes også nogle ikke-statslige lufthavne, hvor Sandefjord Torp Lufthavn, sydvest for Oslo, er den største.¹²⁸
- For at sikre et godt udbud af ruter, hvor det ikke er rentabelt at gennemføre flyvninger, betaler den norske regering på grundlag af EU/EØS-bestemmelser for tjenester hos en række flyselskaber, der er godkendt til at operere i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS).
- Indenrigsluftfarten er i Norge omfattet af Kyoto-protokollen, og som en af de få lande i verden, har Norge indført en særlig CO₂-afgift på indenrigsluftfarten. Emissionerne fra indenrigsluftfarten tegner sig for omkring to % af den samlede udledning i Norge.

¹²⁴ Transportstyrelsen, Sverige, 2009: *Aviation Trends 2010*

¹²⁵ Swedavia, 2009: <http://www.swedavia.se/en/Start-page/Press/Statistics/?airport=ESSA&startdatesel=60&stopdatesel=71>

¹²⁶ Kilde: Trafikstyrelsen

¹²⁷ Samferdselsdepartementet, 2008: *Strategi for norsk luftfart*

¹²⁸ Samferdselsdepartementet: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/tema/luftfart.html?id=1392>

Initiativer

- I december 2010 gav Samferdselsdepartementet tilladelse til en udvidelse af terminalbygningen i Oslo-Gardemoen samt en tilhørende udbygning af det omkringliggende jernbanesystem.¹²⁹

Projektet vil øge lufthavnens kapacitet til 28 millioner passagerer og skabe fundament for en ekspansion til 35 millioner passagerer.

Passagerafgift

- I Norge findes pt. ikke en fiskal passagerafgift.¹³⁰

8.5 Finland

- Ud af Finlands 25 mest benyttede lufthavne, er Helsinki-Vantaa Lufthavn den største og Oulu Lufthavn, som ligger ca. 600 km nord for Helsinki, den næststørste. Alle lufthavne er drevet af Finavia, som er Finlands største statsejede lufthavnsoperatør.¹³¹
- Finnair er Finlands største flyselskab, men lavprisselskabernes markedsandel er relativt lille i landet. I de seneste år har indenrigsflyvningen haft en faldende tendens, hvorimod den internationale flytrafik har været stigende til trods for den økonomiske krise.¹³²
- 90 % af al international flytrafik bliver håndteret i Helsinki-Vantaa Lufthavn. I 2011 benyttede 14,9 million passagerer sig af lufthavnen, som har 130 non-stop forbindelser og 350 daglige afgange.
- Helsinki-Vantaa Lufthavn ligger 19 km fra Helsinki centrum og har et bredt udvalg af langdistanceruter til bl.a. Bangkok, Hongkong, Shanghai og New York.

Initiativer

- Finland arbejder for at fremme en global løsning for problemet med emissioner fra luftfarten med henblik på at sikre lige konkurrencemæssige vilkår for flyselskaberne.
- For at reducere miljøbelastningen, støtter Finland en endnu mere effektiv udnyttelse af luftrummet og modernisering af flyselskabernes flåder.

Passagerafgift

- Med henblik på at nedbringe støjforureningen omkring lufthavnene har Finland indført en støjafgift. Denne beregnes på grundlag af støjniveauet ved afgange. I 2012 er afgiften fastsat til 3,50 EURO (svarende til ca. 26 Dkr.) pr. passager ved såvel ankomster som afgange.¹³³

I dag har 7 af 27 EU-lande en eller anden form for passagerafgift. I boksen nedenfor gives en opsummering i forhold til diverse passagerafgifter i EU:

¹²⁹ Kilde: <http://www.osl.no/osl/omoss/Rapporter>

¹³⁰ Kilde: Trafikstyrelsen

¹³¹ Kilde: <http://www.helsinki-vantaa.fi/more-information/Helsinki-Airport-in-brief/among-europes-finest>.

¹³² Finlands Flygstrategi, 2009: Suomen lentoliikennestrategia joulukuu

¹³³ Afgiften skal betales af alle fly, der ved starter støjer mere end 82 Db.

Boks 7.2: Opsummering af diverse passagerafgifter i EU

Frankrig	1 euro indenrigs og 4 euro udenrigs. Business op til 40 euro – provenuet fra 'solidaritetsskatten' går til udviklingshjælp.
Italien	Op til 4 euro – provenuet går til udvikling i lufthavnsbyer.
Finland	1 euro pr. afrejsende passager – provenu til at bekæmpe støj.
Irland	Den fiskale afgift nedsat i 2011 fra 10 til 3 euro for at bremse de negative effekter.
Østrig	Har fra sommeren 2011 passagerafgift på 8-40 euro for businessclass udenrigs.
Tyskland	Indførte i 2011 afgifter på 8 euro indenrigs og op til 45 euro udenrigs.
Storbritannien	Har tilsvarende afgifter. Dog er afgiften netop blevet sænket i Nordirland.
Danmark	Afskaffede afgiften i 2006.
Malta	Afskaffede afgiften i 2006.

Kilde: CPH, 2012.

9 Dansk luftfarts vækspotentiale

Copenhagen Economics understreger i rapporten "Der er noget i luften" vigtigheden af en høj international tilgængelighed. Det påpeges, at dette er afgørende i sikringen af dansk eksport og tiltrækningen af udenlandske investeringer, så udenlandske virksomheder vælger at etablere deres vækstskabende hovedkvarterer i Danmark. Mere konkret udmøntes den høje tilgængelighed i effektive rejser for erhvervslivet i deres kontakt med udenlandske erhvervsfolk i og uden for Danmark.¹³⁴ Det er bl.a. gennem denne hurtige og effektive rejseform, at Danmarks tilgængelighed til resten af verden sikres.

Uddannelse har stor betydning for Danmarks fremtidige vækst og velfærd. Det gælder ikke mindst på luftfartsområdet, hvor der er et stort konkurrencepres i hele erhvervet. Hvis dansk luftfart skal klare udfordringerne fra den stærke konkurrence, kræver det, at de ansatte har de nødvendige kvalifikationer. Danmark skal have de bedst mulige vilkår for forskning, uddannelse og innovation i en branche, som traditionelt har haft et højt omkostningsniveau, eksempelvis til service, personale og administration. Dette vil ruste Danmark til at imødegå en række udfordringer i konkurrencen med andre lande.

I nedenstående figur er den umiddelbare sammenhæng mellem øget tilgængelighed samt højere vækst og beskæftigelse illustreret:

Figur 9.1: Sammenhængen mellem tilgængelighed samt vækst og beskæftigelse



Kilde: Copenhagen Economics, 2010.

9.1 Definition af luftfartserhvervet

Det danske luftfartserhverv består af personer, som er direkte beskæftiget i erhvervet, samt personer som arbejder i indirekte relaterede erhverv. Udover den direkte beskæftigelse i flyselskaber med base i Danmark eller de danske lufthavne findes der en række arbejdspladser i luftfartsrelaterede erhverv som flyreparation og vedligehold. Samtidig findes en række afledte beskæftigelsesområder, herunder hotel-, restaurations- og turismebranchen.¹³⁵

Ifølge tal fra Københavns Lufthavn huser lufthavnen flere end 500 firmaer og er arbejdsplads for 22.000 ansatte fra fly- og handlingselskaber, service, butikker og restauranter. Ca. 2.000 er ansat direkte af Københavns Lufthavn A/S, der står for security, drift, og udvikling, hvoraf ca. 873 i 2010 var security-medarbejdere. De resterende knap 20.000 var i 2010 beskæftiget i 500 andre virksomheder, herunder luftfartsselskaber, der beflyver København, mens den resterende del var ansat i lufthavnens næsten 100 butikker, som bagagehåndteringsselskaber, fragtselskaber, rengøringspersonale mv.

Ifølge tal fra Billund Lufthavn har lufthavnen ca. 50 virksomheder med tilknytning til luftfartsrelaterede opgaver. I Billund Lufthavn A/S er ansat ca. 800 medarbejdere, der beskæftiger sig med alle lufthavnsrelaterede opgaver; lufthavnsdrift, herunder safety og security, handling af såvel passagerer som bagage, rengøring, butikker og mødefaciliteter samt luftfragt. Det anslås, at der er ca. 2.000 ansatte med aktiviteter i tilknytning til luftfart, herunder catering, luftfartsselskaber, tekniske virksomheder m.v.

¹³⁴ Copenhagen Economics, 2009: *Der er noget i luften*

¹³⁵ Copenhagen Economics & DI Transport, 2010: Effekten af terminalkonkurrence i Københavns Lufthavn

Til sammenligning oplyser det tyske lufthavns-brancheforbund ADV, at den statistiske definition, som ligger til grund for opgørelserne i udgivelsen "Luftverkehrskompass 2010"¹³⁶, i udgangspunktet indbefatter fire områder:

- Lufthavnssektoren,
- Sektoren vedr. lufthavnssikkerhed,
- Luftfartsselskaberne,
- Flyfremstillingsindustrien.

For så vidt angår lufthavnene indbefatter statistikken både ansatte ved lufthavnen og beskæftigede, som indirekte har deres beskæftigelse i lufthavnen (herunder eksempelvis detailhandlen i lufthavnen). Dertil kommer de såkaldte katalytiske effekter, som er beskæftigelse, der vurderes at have sit grundlag i en nærliggende lufthavn, som fx dele af turismeerhvervet. Samtidig er det afgørende for en række forsknings- og uddannelsesinstitutioner at have en lufthavn med international rækkevidde i den umiddelbare nærhed, da dette er afgørende for at kunne tiltrække kvalificerede forskere.

Det tyske lufthavns-brancheforbund (ADV) var ansvarlig for de lufthavnsstatistiske opgørelser i udgivelsen "Luftverkehrskompass 2010", hvor det oplystes, at mere end 850.000 arbejdspladser afhænger af luftfartserhvervet i Tyskland, mens ca. 300.000 mennesker direkte er beskæftiget i luftfartsbranchen.

Til sammenligning vurderer luftfartens internationale brancheorganisation International Air Transport Association (IATA), at luftfartserhvervet i Danmark afføder 45.000 jobs. IATA vurderer, at 29.000 er direkte beskæftiget i luftfartserhvervet, mens 10.000 indirekte har deres beskæftigelse i erhvervet. Desuden er 6.000 arbejdspladser understøttet af forbruget fra de ansatte, mens 5.000 jobs eksisterer i kraft af katalytiske effekter, som fx turismeerhvervet.¹³⁷

Ifølge tal fra VisitDenmark, kan det samlede forbrug for turister, der rejser til Danmark, opdeles efter hvilken overnatningsform turisten anvender. Det bemærkes, at turismeforbruget omfatter alle udgifter inden for landets grænser – ikke alene overnatningsudgiften.

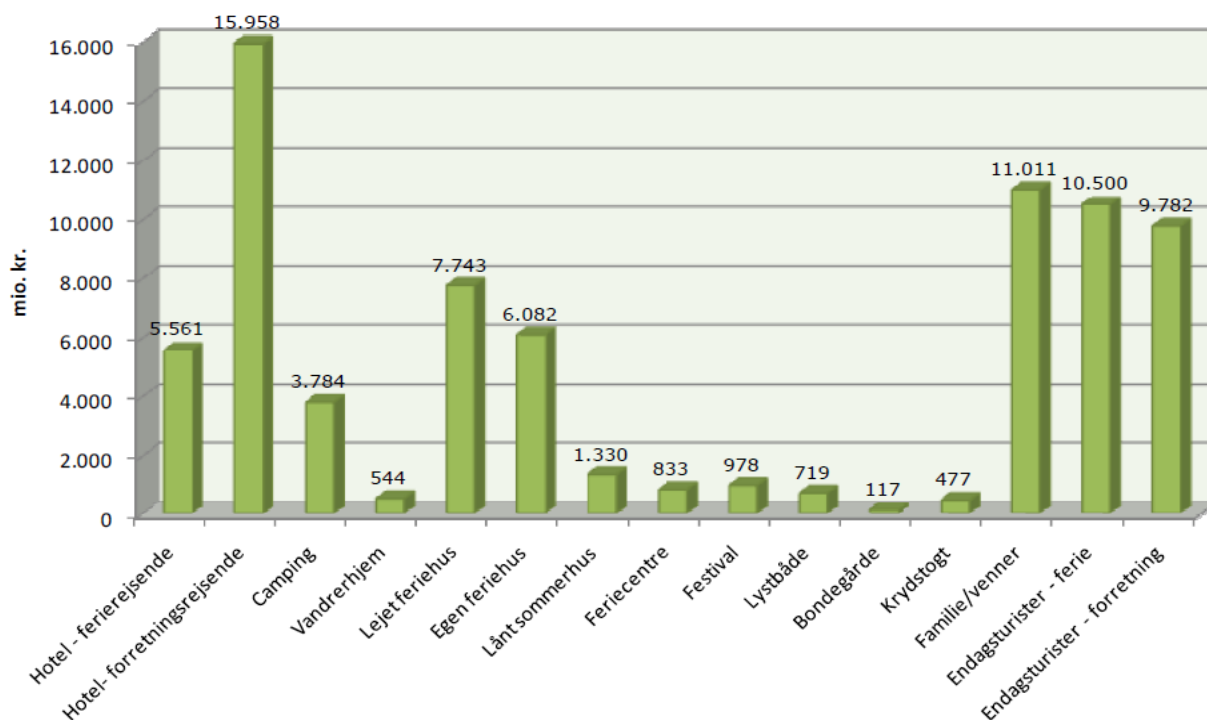
I tabellen nedenfor vises turismeforbruget for de turister som overnatter i kommercielle og ikke-kommercielle overnatningsformer. Ca. halvdelen af forbruget for de ikke-kommercielle overnatningsformer er endagsrejsende. Men rejsende til familie og venner bidrager også betydeligt til turismeforbruget med 11. mia. kr.

Blandt turisterne, som overnatter på kommercielle overnatningsformer, er det hotelgæster, som står for den største del af turismeforbruget med 22 mia. kr. De forretningsrejsende stod i 2008, ifølge VisitDenmark, for tre fjerdedele af dette forbrug. Lejet feriehus er den største overnatningsform blandt ferieturisterne.

¹³⁶ Initiative Luftverkehr für Deutschland, 2010: *Luftverkehrskompass 2010*

¹³⁷ International Transport Forum (OECD), 2009: *Air Transport Liberalization and its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic*

Tabel 9.1: Forbrug for turister der rejste til Danmark i 2008¹³⁸



Kilde: VisitDenmark, 2008.

9.2 Markedstendenser

De seneste 10–15 år har budt på voldsom vækst i europæisk og international luftfart. Den deregulering og liberalisering af europæisk luftfart, der blev påbegyndt i midten af 1990'erne er den helt afgørende faktor.

EU-kommissionen har i en rapport om liberaliseringens effekter påvist, at antallet af daglige flyvninger relateret til EU-zonen er steget fra 19.800 i 1997 til 27.700 i 2007 (40 %), mens antallet af passagerer i samme periode er steget fra 540 mio. til 969 mio. (EU-12), en vækst på 80 %.¹³⁹

I samme periode, er der også sket andre store forandringer. Selskaber er kommet og gået, Københavns Lufthavn er gået fra statsvirksomhed til at være en virksomhed med delvist privat ejerskab. SAS har kæmpet med at reducere sit omkostningsniveau og med at fastholde sin markedsandel. Dansk indenrigsflugt er markant forandret efter Storebæltsbroens åbning. Maersk Air blev en del af Sterling, der senere gik konkurs. Resterne af Sterling blev en del af Cimber Sterling, der nu er cypriotisk ejet. Klimadagsordenen er blevet en central faktor, og det stærkt øgede fokus på luftfartens påvirkning er blevet en af luftfartserhvervets største udfordringer.

Fremvæksten af lavprisselskaber har øget konkurrencen mellem luftfartsselskaberne, og har ikke mindst medvirket til at billetpriserne har bevæget sig ned i et helt andet leje end tidligere. Det har sat mange traditionelle luftfartsselskaber under pres, men har samtidig udvidet markedsvolumenet voldsomt. Helt nye rejsende er kommet til, flyrejser er ikke længere for de få – erhvervsfolk og velpolstrede. Købsadfærden er markant forandret, og den globaliserede verden stiller krav om let og hurtig adgang til de stadig fjernere markeder.

Metropolerne kæmper indbyrdes for den højeste attraktivitet, og i det spil er den internationale tilgængelighed afgørende. Skal man tiltrække store internationale events og konferencer må de internationale forbindelser være i top. Konkurrencen fra nærliggende lufthavne øges, fx fra Stockholm og Amsterdam. Samtidig satser Berlin voldsomt på at udbygge sin position på luftfartens landkort med en ny storlufthavn.

¹³⁸ VisitDenmark, 2008: Turismens økonomis betydning i Danmark 2008.

¹³⁹ EU-Kommissionen, 2009: Effects of EU liberalisation on Air Transport Employment and workings conditions.

IATA¹⁴⁰ peger på at det danske luftfartserhverv direkte og indirekte beskæftiger ca. 45.000 personer og bidrager med ca. 20 mia. kr. til BNP. Kun omkring halvdelen er ansat direkte i luftfartsselskaber og lufthavne, så luftfartserhvervets rækkevidde og dermed samfundsøkonomiske betydning er stor. En dansk analyse peger på, at rejseaktivitet har direkte påvirkning på BNP, helt konkret at 5 % øgning i rejseaktivitet giver 1 % vækst i BNP.¹⁴¹

Askeskyen i 2010 demonstrerede med al tydelighed det moderne samfunds stærke afhængighed af vel-fungerende og effektive flyforbindelser. Der er et stort potentiale for at udvikle dansk luftfart til øget gavn for samfundsøkonomien. Forudsætningen er rammevilkår, der aktivt faciliterer udviklingen.

Forretningsmodeller

Luftfartsselskaber og lufthavne lever i et symbiotisk forhold, hvor luftfartsselskabernes strategier påvirker lufthavnenes forretningsmodeller. Men hvor lufthavne tidligere – før dereguleringen – mere passivt understøttede deres respektive ”flag carriers” – indtager lufthavne i dag en langt mere aktiv rolle, hvor man forsøger at udvikle nye indtægtskilder og tilpasse sig som nationale eller regionale vækstcentre – afhængig af geografisk placering og udviklingspotentialer.

Nedenfor gennemgås de mest fremherskende forretningsmodeller for luftfartsselskaber og lufthavne, og der ses nærmere på de udviklingsretninger, der tegner sig.

Luftfartselskaber

Efter liberaliseringen af luftfartsmarkedet og inden for de seneste ca. 10 år tegner sig konturerne af et antal forretningsmodeller, som kan opdeles i forskellige selskabstyper.

Netværksselskaber

Forretningsideen er at skabe volumen ved ikke blot at servicere det lokale opland til en given lufthavn gennem flyforbindelser hertil, men ved at udvide optageområdet ved at flyve passagerer ind til en lufthavn (hub) fra indtil flere andre destinationer (spokes). Det er typisk destinationer, som ikke i sig selv har et tilstrækkeligt optageområde som underlag for direkte ruter.

Disse passagerer skifter fly i hub-lufthavnen til andet fly i lufthavnen, som bringer dem videre til slutdestinationen eventuelt med yderligere skift undervejs. Transferpassagererne sammen med de lokale passagerer skaber tilsammen et tilstrækkeligt grundlag til at flyve ruter fra hub-lufthavnen, som den lokale volumen ellers ikke ville skabe grundlag for.

Den fundamentale forudsætning for en hub-lufthavns etablering og udvikling er en attraktiv geografisk placering i forhold til de store passagerflows eksempelvis mellem Europa og henholdsvis Asien og Nordamerika eller mellem indenrigs- og udenrigsruter.

Netværksselskabernes hovedkunder er de forretningsrejsende, som efterspørger høj frekvens, effektivitet og kvalitet i operationerne. Pris er en vigtig, men ikke den vigtigste parameter.

Københavns Lufthavn anvendes af SAS som primært internationalt knudepunkt for trafik mellem Nord-europa og resten af verden. Lufthavnen er geografisk velplaceret for trafik til og fra især Nordamerika og Nordøstasien. I Københavns Lufthavn er ca. 25 % af trafikken transfertrafik, hvilket er ensbetydende med, at udbuddet af flykapacitet er 25 % større, end det lokale optageområde berettiger til. SAS' andel af transfertrafikken er ca. 75 %. Dertil kommer transfertrafik med partnere.

For at drive et netværk er det nødvendigt at anvende flytyper i forskellig størrelse afhængig af de betjente destinationers volumen og distancen mellem destinationerne. Dertil kommer, at trafikprogrammet skal tilrettelægges, så flyvningerne passer til kundens behov, og at flyskiftet kan ske så bekvemt som muligt. Lidt forenklet betyder det, at så mange fly som muligt skal være på jorden samtidig for at facilitere passagerernes skift mellem flyene. Dette giver en markant peakstruktur i afviklingen af passagerer, bagage og fly. Et netværk er dermed en forholdsvis kompleks og omkostningsdrivende forretningsmodel, som samtidig genererer ekstra indtægter fra transferpassagererne.

¹⁴⁰ IATA, 2011: Economic Benefits of Aviation in Denmark.

¹⁴¹ Andersen, T.B. og Dalgaard, C.-J., 2011: *Flows of people, flows of ideas and the inequality of nations*. Journal of Economic Growth

Punkt-til-punkt selskaberne konkurrerer direkte i hubs'ene med netværksselskaberne om de lokalt afgående passagerer. Punkt-til-punkt selskaberne har skabt grundlag for, at der kan flyves flere direkte ruter fra flere destinationer uden om hubs'ene (hub-bypassing). Knudepunkter med et stort lokalt optageområde har grundlag for et større antal ruter og betjening med større fly. De heraf følgende større udbud af ruter og lavere enhedsomkostninger gør det nemmere at tiltrække passagerer på bekostning af knudepunkter med mindre optageområder.

Et typisk eksempel er Air France-KLMs succes med at trække transferpassagerer fra eksempelvis Vestnorge og danske provinslufthavne. I Europa er der således en tendens til en konsolidering af netværk i megahubs som Frankfurt, Amsterdam, Paris og London. Det sætter fødetrafikken til andre hubs som Københavns Lufthavn med mindre optageområder under pres.

I hubs uden for Europa som fx Mellemøsten og Asien er der lettere adgang til billig arbejdskraft og lavere omkostninger i almindelighed. Den allerede begyndende tendens med styrkelse af hubs uden for Europa vil formentlig blive forstærket i årene fremover.

En række mellemøstlige lande har i en længere årrække fulgt en luftfartsstrategi, der består i at udnytte de luftfartsmæssige styrker, man råder over. Det er strategier, der på lidt længere sigt indeholder en række udfordringer for en række nordamerikansk og europæisk baserede netværksselskaber. Lande som Abu Dhabi (Etihad), Qatar (Qatar Airways) og Dubai (Emirates) søger at udnytte deres gunstige geografiske placering, der naturligt skaber et attraktivt krydsfelt for den internationale trafik. De nævnte lande har kapital, adgang til brændstof og konkurrencedygtig arbejdskraft. Flere af de selskaber som er baseret i Mellemøsten har købt andele i nordamerikansk og europæisk baserede selskaber, mens andre, fx Emirates, primært fokuserer på at ekspandere af egen kraft. Ifølge IATA, har passagervæksten været tre gange så høj som i Europa (15 % mod ca. 5 %).

Punkt-til-punkt selskaber

Forretningsideen er at skabe volumen også ved at stimulere nye markeder gennem lave priser. Dette fordrer, at selskaberne har lave omkostninger. Hovedfokus for et punkt-til-punkt selskab er således omkostningerne.

Lave omkostninger opnås gennem storindkøb af én flytype - typisk store mellemdistancefly som Boeing 737-800/Airbus 321. Det betyder lavere indkøbspriser, vedligeholdelsesomkostninger og lavere omkostninger til uddannelse af piloter, som ikke skal omskoles til flere flytyper. Ligeledes betyder de forholdsvis store fly, at omkostningerne pr. sæde er lave. Konsekvensen er dog, at flyene ikke indsættes på mindre destinationer. Ligeledes opnås der lavere omkostninger gennem høj ressourceudnyttelse.

Blandt de nytilkomne punkt-til-punkt selskaber har man lave personaleomkostninger, da personalet har lav anciennitet. Besætninger hyres i visse tilfælde i skattely eller via vikarbureauer. Produktiviteten er høj, da besætninger ofte benyttes op til det maksimalt tilladte i henhold til myndighedsbestemmelserne. Senest har Norwegian annonceret, at man som det første punkt-til-punkt selskab vil påbegynde langdistanceflyvninger med billig arbejdskraft baseret i tredjelande.

Flyenes udnyttelse maksimeres gennem korte stop på jorden. Dette muliggøres bl.a. ved, at der ikke tilbydes forbindelse mellem flyruterne, som er planlagt uafhængige. Ønsker passagerer således at skifte mellem to fly, sker dette ved at man ankommer i den respektive lufthavn med bagage som almindeligt ankommende passager og checker ind igen som lokalt afgående passager med den tid, der medgår hertil.

Det er altså kun muligt at købe enkeltbillet fra et punkt direkte til et andet. Der annonceres kun med prisen for udrejsen. Returbillet købes som separat enkeltbillet som regel til en anden pris end udrejsen.

Punkt-til-punkt selskabernes hovedkunde er den privatrejsende. Pris er den vigtigste konkurrenceparameter.

Af punkt-til-punkt selskaber knyttet til det danske marked kan nævnes Norwegians operation med base i København, Easyjets operation fra CPH Go og Ryanairs operation fra Billund, Aarhus, men også Malmö, som er en del af oplandet for Københavns Lufthavn.

Konvergens

Med punkt-til-punkt selskabernes indtog på markedet begyndte eksisterende netværksselskaber gradvist at adoptere dele af punkt-til-punkt forretningsmodellen. For at matche punkt-til-punkt selskaberne har netværksselskaberne et forøget fokus på nedbringelse af de forholdsvis høje omkostninger.

Netværksselskaberne har også fokus på at harmonisere flyflåderne mest muligt inden for de enkelte segmenter og udnytte dem bedre primært gennem højere belægning og til dels mere tid i luften. Der er også øget fokus på produktivitet og omkostninger til personale.

Omvendt er en del punkt-til-punkt selskaber, efterhånden som det traditionelle punkt-til-punkt marked for privatrejsende er mættet, begyndt at tilegne sig elementer i netværksmodellen for også at kunne tiltrække forretningsrejsende.

Charter

Hovedaktørerne på det skandinaviske / danske chartermarked kan grupperes i følgende kategorier:

- ”Rendyrkede” skandinavisk-baserede charterselskaber (JetTime, Thomas Cook, TUI, Primera,)

Disse selskaber kan underopdeles i:

- Selskaber med samme ejerskab som turoperatøren (Thomas Cook, TUI, Primera)
- Selskaber som ikke er økonomisk involverede i turoperatørvirksomhed (SAS, Cimber-Sterling, Norwegian)
- Ad-hoc og specialcharter selskaber (DAT)
- Skandinaviske ruteselskaber med en andel af produktionsapparatet afsat til charter (SAS, Cimber-Sterling, Norwegian). Ruteselskabernes andel af chartertrafikken er typisk lagt i perioder med svag rutetrafik i weekenden eller i rutetrafiksvage perioder på hverdage.
- Udenlandske charterselskaber (typisk med base i destinationslandet. Disse selskaber flyver som oftest ”bagvendte” rotationer (charterdestination – DK – charterdestination).

I de senere år har lavprisselskaberne taget større og større markedsandele i det traditionelle chartermarked. Lave priser, punkt til punkt og muligheden for enkeltbilletter har givet lavprisselskaberne konkurrencefordele.

En stor del seat-only trafik er flyttet fra de egentlige charteroperatører til lavprisoperatører, og markedets forventning om billige rutebilletter får mange rejsende til selv at sammensætte rejsen, og dermed substituere charterferien (pakkerejsen). Turoperatørerne har i stigende grad taget kampen op og markedsfører nu deres produkter efter samme model som benyttes af lavpriseselskaberne (lav grundpris + diverse tillæg i stedet for en totalpris).

Chartermarkedet antages at have nået et stabilt leje på nuværende niveau ved uforandret økonomisk konjunktur.

Nicher

Øget akkvisitions- og fusionsaktivitet blandt ruteselskaberne afspejler en tendens til markedskonsolidering mod større og større grupperinger. Eksemplerne i nyere tid er mange, fx Swissair/Sabena til Lufthansa, Iberia - British Airways og Air France – KLM. ”Economies of Scale” lader til at være afgørende for at fastholde og styrke sin position i den internationale kontekst. Meget tyder på at konsolideringen mod større og større enheder fortsætter i de kommende år.

Det åbner nye muligheder for virksomheder, der kan operere fleksibelt, specialiseret, med korte tidshorisonter og stor omstillingsevne. Danske selskaber som Danish Air Transport, Sun-Air, Belair og Jettime, er netop eksempler på virksomheder, der er dygtige til at udnytte de små åbninger i markedet.

Luftfragt

Luftfragt er kendetegnet ved to nøglefaktorer. Dels varernes høje værdi, og deraf følgende lave volumener, samt behovet for at varen når sit bestemmelsessted hurtigt og sikkert. Luftfragten er dermed relativ konjunkturfølsom, men drives også af de moderne forbrugsmønstre.

Den økonomiske krise sætter derfor sit helt naturlige præg på sektoren. Det generelle luftfragtsmarked er i disse år præget af for meget kapacitet. Kapacitetsoverskuddet er specielt udtalt i det såkaldte wide-body-segment, der primært flyver interkontinentalt. Det fører bl.a. til, at en af markedets store aktører, Singapore Airlines Cargo trækker 20 % kapacitet ud.

De høje fuel-priser er yderligere medvirkende til et meget svært marked for operatørerne. På den korte bane vurderes der ikke udsigt til en bedring i markedet. Et eksempel på den fortsat svære markedssituation er "Jade Cargo", et joint venture mellem Lufthansa og Shenzhen Airlines, som suspendede deres operation i slutningen af 2011.

Inden for Europa er der primært tale om såkaldt "belly-load", hvor fragten transporteres med rutefly, hvor volumerne er vigende i forhold til situationen før den økonomiske krise. Dette rammer i stor udstrækning de traditionelle "carriers", der i forvejen kæmper med et udfordrende passagermarked. Der købes mindre og produktionen kan derfor som oftest tilrettelægges således, at alternative transportformer til luftfragt kan benyttes, som det også er tilfældet interkontinentalt, hvor søfragt er et kompetitivt alternativ.

En øget konsolidering blandt de generelle operatører vurderes ikke at være en fremherskende tendens, selv om UPS for nylig har givet bud på TNT Express.

Lufthavne

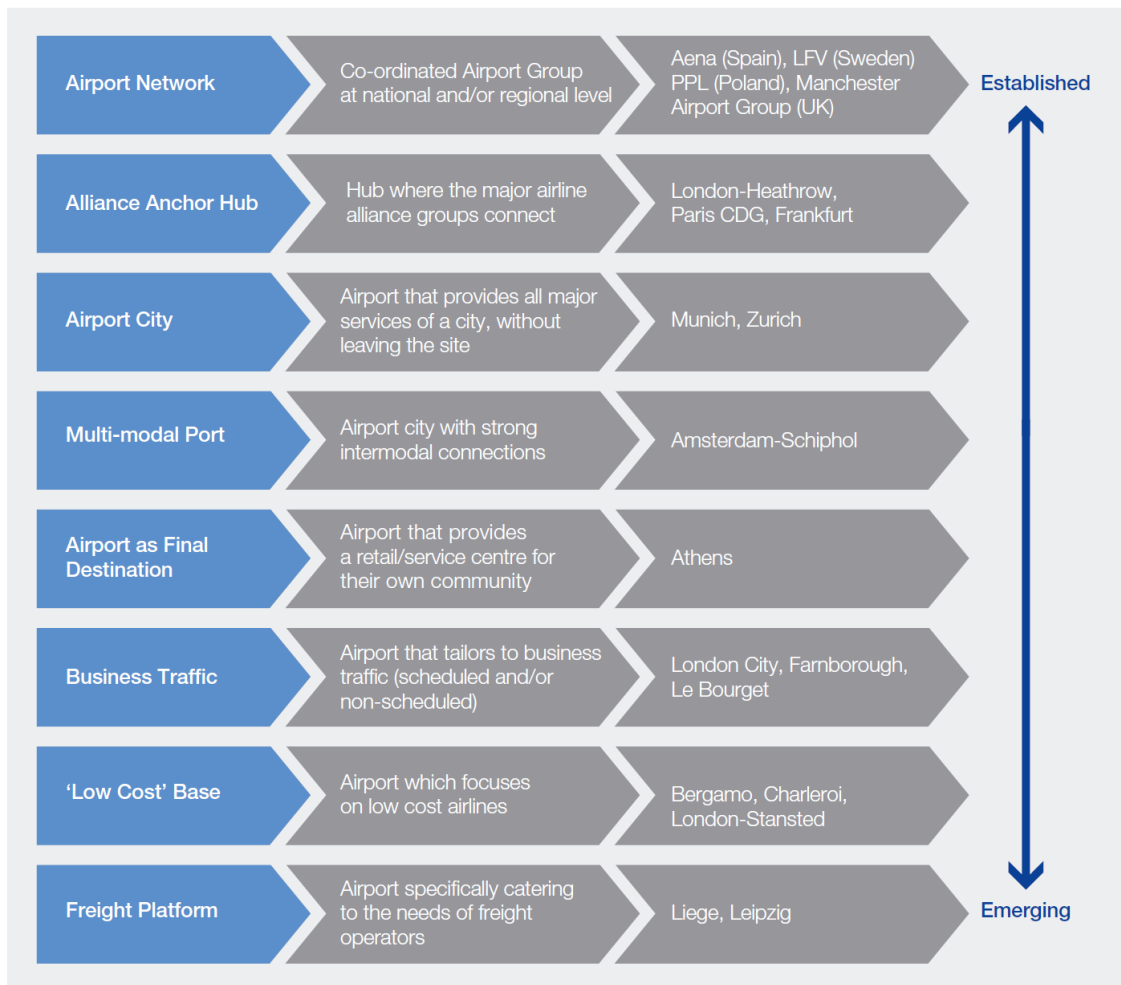
Dereguleringen har også sat sine spor i lufthavnenes forretningsmodeller. Hvor lufthavne tidligere primært var leverandører af infrastruktur, afhængige af offentlig finansiering og grundlæggende fokuseret på at betjene det pågældende lands flag carrier, har forretningsmodellerne forandret sig i takt med dereguleringen. Lufthavnene er blevet diversificerede forretninger, der indretter sig på at møde markedets tendenser, og generelt set er uafhængige af offentlige finanser. Den økonomiske uafhængighed opnås ved at satse på udviklingen af en lang række produkter og udbud end de rent aeronautiske. Heriblandt detailforretninger, restauranter, parkering, arealudleje og mødefaciliteter mv.

Lufthavne er i dag, uanset størrelse, i langt højere grad indbyrdes konkurrenter, der hver især arbejder for at tiltrække og fastholde nye luftfartsselskaber og fragtoperatører, dog med baggrund i de styrker og svagheder som den enkelte lufthavn besidder.

Tendensen er, at lufthavnes forretningsmodeller bevæger sig væk fra de traditionelle, altså henholdsvis den centrale hub, den regionale spoke-lufthavn og leisure/low cost lufthavnen.

Lufthavnenes internationale brancheorganisation Airports Council International (ACI) peger på, at en række nye forretningsmodeller udvikler sig, indeholdende en langt højere grad af specialisering, der bygger på den enkelte lufthavns konkurrencemæssige styrker i markedet. Modellerne fremgår af nedenstående figur.

Figur 9.2: Nye forretningsmodeller for lufthavne¹⁴²



Kilde: Airports Council International, 2010.

Flere større lufthavne søger mod at udvide diversifikationsstrategien, og udvikler sig bevidst mod at opnå en status som såkaldt "Airport City", hvor grundtanken er, at kunne levere et samlet udbud, der modsvarer byens – men hvor alle tilbud og faciliteter er samlet indenfor lufthavnens geografi.

Airport City-tanken skal ultimativt ses i et større perspektiv, hvor lufthavnen danner kernen i arealudvikling, hvor elementer som virksomhedslokalisering, tilstødende infrastruktur og boligområder er nøgleelementer. Lufthavnen bliver en slags dynamo for lokal og regional vækst. Københavns Lufthavn har, med den stærke omgivende infrastruktur (motorvej, bane og metro mv.) og sin geografiske placering, gode basale forudsætninger for at opnå en sådan position.

Men der ses også andre tendenser i forholdet mellem et lands centrale lufthavn og dets provinslufthavne. Hvor provinslufthavne tidligere så sig selv som leverandør af fødekanaler til landets centrale lufthavn ("flag carrier base"), ser provinslufthavne sig i dag langt mere nuanceret. Hvor det fysiske forhold og passagergrundlaget er til stede, søger man at udvikle sin egen markedsposition og forretning gennem etablering af regionale ruter til andre centrale hubs end den nationale.

Fødegrundlaget for den nationale centrale lufthavn bliver således mindre, men til gengæld møder provinslufthavnen den efterspørgsel der er i markedet. Det er netop den strategi som fx lufthavnene i Billund, Aalborg, men også Aarhus, følger. Også Sønderborg Lufthavn, der i dag har godt 70.000 passagerer om året, har planer om at kunne tilbyde ruter til andre europæiske centre. Sønderborg ser mulighed for at strække sit "catchment area" ned i Nordtyskland og dermed nå ca. 1,6 millioner mennesker. Lufthavnen ser sine konkurrencefordele i forhold til Hamborg relateret til ny motorvejsforbindelse til Sønderborg, gratis parkering og ingen vejtrængsel.

¹⁴² Airports Council International, 2010: An Outlook for Europe's Airports – Facing the Challenges of the 21st Century.

Denne udvikling giver naturligvis fordele for de rejsende i Vestdanmark, men vil betyde færre transferpassagerer til København.

Konvergens er som nævnt en udpræget tendens blandt luftfartsselskaber. Samme tendens kan siges at være gældende for flere større lufthavne. Eksempelvis forfølger Københavns Lufthavne i praksis en dobbelt strategi, en såkaldt "dual airport" strategi, hvor der fokuseres på at udvide forretningen med de to primære typer flyselskaber, der benytter Københavns Lufthavn: netværksselskaber og lavprisselskaber. På netværkssiden arbejder lufthavnen på at styrke sin position som nordeuropæisk knudepunkt med særlig fokus på Norden og Baltikum. På lavprissiden kommer strategien til udtryk gennem tiltag rettet mod lavprisselskabernes særlige driftsmæssige behov, hvilket den nye lavprisinde, CPH Go i 2010 er eksempel på.

Kunderne – tendenser i rejsemønstre og købsadfærd

Globaliseringen, konkurrence, oplevelseslyst, lavere priser og muligheden for at købe enkeltbilletter, er alle faktorer, der har faciliteret den markante vækst i de senere år. Alt tyder på, at den tendens vil fortsætte i de kommende år, selv om makroøkonomiske forhold, stigende oliepriser og udefrakommende påvirkninger kan afdæmpe væksten. IATA forventer dog samlet set minimum 2–3 % årlig vækst i lufttrafikken.

Intervistas¹⁴³ gennemførte i 2007 et større studie omkring de faktorer, der har størst betydning for efterspørgslen. De vigtigste faktorer var:

- Prisfølsomhed: Øgede billetpriser leder til reduceret efterspørgsel. Studiet peger specifikt på, at politiske tiltag, såsom skatter og afgifter, resulterer i mindsket efterspørgsel.
- Forretnings- vs. fritidsrejsende: Forretningsrejsende er mindre følsomme overfor prisændringer end fritidsrejsende. Studiet viser dog også, at forretningssegmentet vil falde med stigende priser.
- "Short-haul" vs. "long-haul": Prisfølsomheden på korte ruter er langt større end på lange ruter. Substitution til bil spiller en afgørende rolle på de kortere ruter.
- Indkomstelasticiteter: Prisfølsomheden er langt større i lavindkomstgrupper i forhold højere indkomster.

Faktorerne er umiddelbart logiske, men viser grundlæggende, at prisdannelsen er helt afgørende for vækst. Hvis Danmark skal fastholde og udvikle sin position på luftfartsområdet, er effektivitet, lave omkostninger og konkurrencedygtige rammevilkår helt afgørende.

9.3 Luftfarten i den samlede økonomi

Luftfarten i den samlede økonomi samt spørgsmålet om de økonomiske effekter ved øgede liberaliseringer behandles i en OECD-rapport fra maj 2009.¹⁴⁴ Det fremgår af rapporten, at der er en direkte sammenhæng mellem lufttransport og væksten i den samlede verdensøkonomi. Det skyldes ifølge OECD, at flybilletter ofte købes med henblik på at kunne forbruge andre services, fx på erhvervs- eller feriebestemte destinationer. OECD påpeger, at luftfartsbranchen på denne måde er afhængig af den overordnede økonomiske situation.

Det fremgår af OECD-rapporten, at økonomisk aktivitet er bestemmende for efterspørgslen efter bestemte luftfartsservices. På udbudssiden har statslig regulering, konkurrence mellem luftfartsselskaber samt markedliberalisering betydning, hvilket naturligvis påvirker den efterspørgsel, som er mulig at realisere. Der findes en række prognoser, som på forskellig vis beskriver betydningen af økonomisk vækst for væksten i luftfartsbranchen:

- Boeing udgiver hvert år et såkaldt Current Market Outlook (CMO), som giver en 20-årig prognose for det verdensomspændende luftfartsmarked. Boeing-prognosen tilskriver 2/3 af trafikvæksten til væksten i BNP, mens den resterende 1/3 tilskrives andre faktorer som øget handel, omkostningsreduktioner samt andre generelle services, som løbende forbedres.
- Airbus udgiver sin egen 20-årige prognose, Global Market Forecast (GMF), hvor faktorer som handel, arbejdsløshed, inflation samt den disponible indkomst også inkluderes. I Airbus' model er det muligt at inkludere andre faktorer som fx tilstedeværelsen og indvirkningen fra lavprissel-

¹⁴³ Intervistas, 2007: Estimating Air Travel Demand Elasticities.

¹⁴⁴ International Transport Forum (OECD), 2009: Air Transport Liberalization and its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic

skaber, olieprisen, væksten i de større udviklingsøkonomier og den intermodale konkurrence mellem luftfarten og andre transportformer.

- Prognosen fra FN's International Civil Aviation Organization (ICAO) giver et skøn for udviklingen i lufttrafikken frem til 2025. Dette gøres på baggrund af et generelt prisskøn for omkostningerne ved lufttrafik. I ICAO's prognose for år 2025, forventes indkomstelasticiteten at være 1,27, hvilket, alt andet lige svarer til, at en 1 % stigning i BNP vil føre til en stigning på 1,27 % i lufttrafikken. ICAO forventer desuden, at verdensøkonomien vil vokse med 3,5 % årligt i perioden 2005-2025, hvilket svarer til forventet stigning i den globale lufttrafik på 4,5 % årligt.

OECD-studiet påpeger, at luftfarten virker som en drivkraft og medvirker til at skabe vækst, fx i turist- og hotelbranchen. Studiet påpeger endvidere, at menneskers frie bevægelighed og udveksling af information forbedrer den overordnede økonomi, fremmer handelen og skaber arbejdspladser. Opgørelser fra 2009 vedrørende lufttrafikken i USA og Europa viste, at mere end 40 % af alle rejser med fly har et erhvervmæssigt formål.¹⁴⁵

9.4 Erhvervslivets vækstmuligheder

Påvirkes Danmarks internationale tilgængelighed, vil det, ifølge Copenhagen Economics, få negative konsekvenser for den del af erhvervslivet, der er afhængig af at have en række internationale destinationer til rådighed. Samtidig understreges, at det bliver sværere at tiltrække turister, f.eks krydstogtgæster samt erhvervsturisme, der gør ophold i danske konferencecentre.

Copenhagen Economics henviser til beregninger fra Nederlandene, der påviser, at en enkelt rute kan give gevinster på over 100 mio. kroner om året, når man ser på de direkte besparelser i tid og penge for de rejsende til og fra fra Amsterdam Lufthavn. Disse analyser fra Amsterdam viser også, at forsvinder blot to interkontinentale ruter, i dette tilfælde Detroit og Minneapolis, fra deres netværk falder tilgængeligheden 20 %.

Copenhagen Economics har defineret de ti ruter, som ville kunne skabe størst økonomisk værdi, hvis der blev åbnet direkte ruter. Disse var ifølge Copenhagen Economics i nævnt rækkefølge Miami, San Francisco, Los Angeles, Shanghai, Hong Kong, Dubai, Boston, Beirut, Delhi og Seattle. Ifølge Copenhagen Economics ville disse nye direkte ruter give kortere rejsetid, billigere billetter og føre til gevinster på 60-220 mio. kr. per rute hvert år. Samtidig ville disse nye direkte ruter angiveligt øge Danmarks internationale tilgængelighed, handel og vækst til en værdi på 10-140 mio. kr. per rute hvert år.¹⁴⁶

Ifølge luftfartens brancheorganisation IATA bidrager luftfarten til udenlandske investeringer ved at forbinde byer, lande og nye markeder. IATA har bedt instituttet Oxford Economics undersøge luftfartens betydning for den økonomiske vækst i den samlede danske økonomi.¹⁴⁷ Rapporten fra 2011 understreger, at luftfartsindustriens økonomiske betydning ofte måles i bidraget til det samlede bruttonationalprodukt, antallet af jobs samt konkrete skatteindtægter. Oxford Economics lægger dog også vægt på goder, som skabes for den specifikke kunde, passager eller speditør.

Rapporten fokuserer ligeledes på spørgsmålet om tilgængelighed som parameter for økonomisk vækst. Tilgængeligheden til det nationale marked øges bl.a. gennem friere bevægelighed for arbejdskraft og kapitalstrømme. Dette resulterer, ifølge Oxford Economics, i øget konkurrence på hjemmemarkedet, hvilket gavner den samlede samfundsmæssige produktivitet.

Ifølge OECD-rapporten fra maj 2009 har luftbåren fragt stor betydning, da det er en hurtig og effektiv transportform, som virker handelsfremmende. OECD-rapporten henviser til studier, der viser, at en stigning i transportomkostningerne på 10 % reducerer handelsvolumen omkring 20 %, mens en stigning i tidsforbruget på 10 % reducerer den bilaterale handelsvolumen med mellem 5-8 %.¹⁴⁸

OECD-rapporten henviser desuden til et studie fra 2005, der påpeger, at de relative omkostninger ved luftfragt er faldet med 40 % i perioden 1990-2004, hvilket har resulteret i en stigende vigtighed for den

¹⁴⁵ International Transport Forum (OECD), 2009: Air Transport Liberalization and its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic

¹⁴⁶ Copenhagen Economics: *Værdien for erhvervslivet af nye ruter fra CPH*. Oplæg 29. september 2011.

¹⁴⁷ Oxford Economics, 2011: Economic Benefits from Air Transport in Denmark

¹⁴⁸ International Transport Forum (OECD), 2009: Air Transport Liberalization and its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic

luftbårne transport. Studiet påpeger desuden, at flere lande har valgt at lokalisere specielle økonomiske zoner og højteknologiske knudepunkter i nærheden af lufthavne.¹⁴⁹

Brancheorganisationen IATA vurderer mere overordnet, at den danske luftfartsbranche bidrager med 19,7 mia. kr. årligt, hvilket svarer til 1,2 % af Danmarks BNP. Heraf kommer ca. 10,2 mia. kr. fra ansatte af luftfartsselskaber, lufthavne samt serviceerhverv i relation til lufthavnen, mens luftfartens forsyningskæde, ifølge IATA, bidrager med omkring 5,6 mia. kr. årligt. Det vurderes, at i alt 3,9 mia. kr. stammer fra forbruget fra de ansatte i luftfartsbranchen og branchens forsyningskæde, mens de resterende 2,1 mia. kr. genereres gennem såkaldte katalytiske effekter, fx turisme.¹⁵⁰

9.5 Arbejdspladser og mobilitet

Som beskrevet tidligere i kapitlet, er lufthavnene og flyselskaberne betydelige arbejdspladser, som skaber samfundsmæssig mobilitet.

Copenhagen Economics vurderer, at et tab af knudepunktsfunktionen i Københavns Lufthavn vil betyde en forventet nedgang i trafikvolumen på mindst 25 %, hvilket svarer til omkring 5 millioner rejser om året. Instituttet forventer, at en nedgang i trafikmængden af denne størrelse vil medføre et jobtab på omkring 5.500 jobs over en årrække i den direkte lufthavnsrelaterede beskæftigelse.¹⁵¹ Copenhagen Economics henviser til erfaringer fra Belgien, der viser, at en stigning i passagertallet i Bruxelles Lufthavn på 3,3 % betød en bruttoværditilvækst på 1,4 mia. euro i virksomheder, der leverer ydelser og varer, som er i direkte forbindelse med lufttransport i lufthavnen.¹⁵²

Der findes en række virksomheder som anskueliggør, at erhvervsmulighederne rækker ud til en række virksomheder, der eksporterer og skaber forretning som leverandører til den globale luftfartssektor. I boksen nedenfor beskrives en række af disse virksomheder, som bidrager til luftfarterhvervets samlede beskæftigelse:

Boks 9.1: Virksomheder i den globale luftfartssektor

Crisplant A/S

Virksomheden Crisplant A/S har qua sin sorteringsteknologi indtaget en dominerende position på verdensmarkedet for bagagehåndteringssystemer.¹⁵³ Den Aarhus-baserede virksomhed har siden starten af 1970 haft fokus på at udvikle fuld automatisering af arbejdsprocesserne for bagagehåndtering – fra check-in til bagageudlevering. Virksomheden har dermed bidraget til at gøre bagagehåndteringsprocessen i alverdens lufthavne mindre kompliceret, mere hurtig og effektiv. Crisplant A/S er en eksporttungs virksomhed, der beskæftiger 1045 medarbejdere, og i dag omsætter for 1,5 mia. kr.

Lufthavne i alle størrelser, herunder en række store hubs,¹⁵⁴ har benyttet sig af Crisplants produkter og løsninger, hvori der også er indtænkt øget sikkerhedsniveau, nedbragt såkaldt ensidigt gentaget arbejde og dermed arbejdsskader samt generel øget kapacitet og effektivitet. Crisplant har desuden, gennem en årrække, haft et samarbejde med en række skandinaviske lufthavne og medvirket til at sikre deres position inden for luftfarten.

BagQuality Network

Et nyt koncept inden for luftfartens håndtering af passagerernes bagage, det såkaldte 'BagQuality Network', er skabt på grundlag af to projekter støttet af henholdsvis Vækstforum/Regionaludviklingsfonden samt Højteknologifonden.

Projektet arbejder i et netværk på tværs af lufthavne, flyselskaber og handlere – fra check-in til 'arrival' og udlevering af bagagen til passageren med diverse skift undervejs – med henblik på at reducere de

¹⁴⁹ International Transport Forum (OECD), 2009: Air Transport Liberalization and its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic

¹⁵⁰ Oxford Economics, 2011: Economic Benefits from Air Transport in Denmark

¹⁵¹ Copenhagen Economics & DI Transport, 2010: Effekten af terminalkonkurrence i Københavns Lufthavn

¹⁵² Copenhagen Economics, 2009: *Der er noget i luften*

¹⁵³ Crisplant rangerer som nr. 2 på verdensmarkedet, målt på solgte systemer i mio. euro i 2011.

¹⁵⁴ Kundelisten inkluderer bl.a. Bogota Eldorado Airport, Calgary Airport, Charles de Gaulle Airport, Düsseldorf Airport, Heathrow Airport, Helsinki Airport, Hong Kong Airport, Johannesburg Airport, Københavns Lufthavn, Munich Airport, New Doha Airport, Shanghai Pudong Airport og Singapore Changi Airport.

omfattende årlige udgifter for branchen for forsinket og tabt bagage.

En række partnere og interessenter er med i projekterne. Det drejer sig om alle de danske lufthavne, med Aalborg Lufthavn i spidsen, SAS, IATA og Aalborg Universitet. Endvidere er der et tæt samarbejde med alle de norske og svenske lufthavne. Lyngsoe Systems A/S leder projektet og leverer teknologi og løsninger, som i samarbejde med partnerne skal danne grundlag for systemet og for en forretningsmodel, som skal sikre løbende og vedvarende midler til at forankre 'BagQuality Network' i industrien på verdensplan.

Det vurderes, at 'BagQuality Network'-modellen vil sikre en årlig eksportindtægt i omegnen af 100 mio. DKK med dertilhørende arbejdspladser i regionen.¹⁵⁵

Integra Consult A/S

Integra Consult A/S er en af Europas førende rådgivningsvirksomheder indenfor flyveledelse. Virksomheden deltager i udviklingen af det Fælles Europæiske Luftrum (Single European Sky).

Med den – på længere sigt – konstante stigning i lufttrafikken bliver det mere og mere vanskeligt at sikre det høje sikkerhedsniveau i luftfarten. Flere fly vil uundgåeligt betyde flere farlige situationer samt øget brug af brændstof og dermed øget forurening. Integra Consult A/S har i ca. 25 år været aktive i at rådgive flyveledelserne rundt omkring i verden omkring tekniske og operationelle forhold og har arbejdet for internationale organisationer som ICAO, Eurocontrol, Verdensbanken m.fl. Senest har Integra løst en del opgaver for Europa Kommissionen i forbindelse med implementeringen af det fælles luftrum både i EU og i forbindelse med den såkaldte 'neighbouring policy'.

I dag eksporterer Integra mere end 90% af omsætningen. Virksomheden og er langt inde i diskussionerne omkring hvorledes miljøpåvirkningen fra luftfarten kan mindskes ved en bedre udnyttelse af ressourcerne. Denne deltagelse af dansk know how i udviklingen betyder, at man rent faktisk kan påvirke de foreslåede løsninger i en miljørigtig retning.

De senere år har antallet af lufthavne som efterspørger Integras ydelser været stigende, og virksomheden arbejder/har arbejdet vi for en række vigtige lufthavne som fx Frankfurt (via et tysk datterselskab), Bangkok og København. I dag breder Integra sit marked ud til også at dække Afrika, Mellemøsten samt Sydøstasien, hvor Integra har etableret kontor i Brunei. Denne ekspansion kan kun gennemføres med en velfungerende luftfartsindustri i Danmark af en hvis størrelse.

Kilde: Dansk Industri, 2012.

Mere overordnet bliver den fremtidige udfordring at opretholde direkte flyforbindelser og international tilgængelighed i konkurrencen med andre europæiske lufthavne. Dette er en vanskelig opgave, som har betydning for erhvervslivet i hele Danmark.

En positiv udvikling i dansk luftfart kan dog virke selvforstærkende. Antallet af destinationer og frekvenser afhænger af antallet af passagerer. En stigning i antallet af passagerer kan derfor øge antallet af frekvenser og antallet af destinationer. Højere frekvenser og flyvninger til flere destinationer vil tiltrække flere passagerer, hvilket igen kan være grundlag for hyppigere frekvenser og flere destinationer.

¹⁵⁵ Det bemærkes, at der skal skabes en showcase, der i praksis viser vejen for en markant reduktion i de samlede udgifter til håndtering af forsinket og tabt bagage. Der skal etableres diverse funktioner og værktøjer for både de rejsende og personale med ansvar for bagagehåndtering. Yderligere skal der etableres et dynamisk netværk af interessenter og brugere af systemet.

10 Bilag

Bilag 1

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 27. juni 2011
J. nr. 2011-119

Internationalt Kontor

Kommissorium for udvalg om dansk luftfart

Luftfartserhvervet bidrager til at binde Danmark sammen og til Danmarks internationale tilgængelighed. Udfordringerne i forbindelse med den islandske askesky i foråret 2010 gav et tydeligt billede af luftfartserhvervets samfundsmæssige betydning og evne til at binde mennesker sammen.

Samtidig er der en skarp international konkurrence på hele luftfartsområdet. Det er derfor nødvendigt at dansk luftfart har gode og konkurrencedygtige rammebetingelser.

Der er behov for en samlet vurdering af de forhold, som fremadrettet skal skabe fundamentet for og fremme en fortsat udvikling af et effektivt og konkurrencedygtigt dansk luftfartserhverv i forhold til de mange muligheder, krav og forventninger erhvervet står overfor.

Der nedsættes på den baggrund et luftfartsudvalg med repræsentanter fra luftfartsbranchen, der skal analysere og vurdere luftfartslovgivningen.

Udvalgets arbejde kan omfatte eksempelvis indenrigs- og udenrigsluftfartens betydning for transportsystemet, omfanget af særlige nationale regler i luftfartslovgivningen, tilsynsydelserne, securityområdet, de administrative regler, reglerne for luftfartøjer, lufthavnene, reglerne for passagerrettigheder, fragt og passagerer, international tilgængelighed og EU's regelsæt på luftfartsområdet.

Arbejdet afsluttes i efteråret 2011.

Udvalgets sammensætning

Følgende organisationer og institutioner inviteres til at deltage i luftfartsudvalgets arbejde:

- Brancheforeningen Dansk Luftfart
- Danske lufthavnes sammenslutning (DANSAM)
- Danish Airline Pilot Association (DALPA)
- Flyvebranchens Personaleorganisation (FPU)
- Cabin Union Denmark (CUD)
- Forbrugerrådet
- Dansk Industri (DI)
- Dansk Erhverv (DE)
- Danske Luftfartsspeditorer
- Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)
- Cimber Sterling A/S



- Fagligt Fælles Forbund (3F)
- Dansk Metal
- Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA)
- SAS
- Københavns Lufthavne (CPH)

Endvidere udpeges 7 medlemmer, herunder formanden, af transportministeren.

Transportministeriet, herunder departementet, og Trafikstyrelsen er sekretariat for udvalget, mens Naviair fungerer som tilforordnet medlem.

Der nedsættes en tværministeriel følgegruppe sammensat af repræsentanter fra Transportministeriet, Økonomi- og Erhvervsministeriet og Finansministeriet. Kredsen kan eventuelt udvides efter behov.

Det forudsættes at udvalgets anbefalinger ikke giver anledning til offentlige merudgifter.

Bilag 2

Kommissorium	DOK 1
Liste over medlemmer af Luftfartsudvalget	DOK 2
Velkomstbrev ved formanden, herunder dagsorden for 1. møde i Luftfartsudvalget	DOK 3
Forslag til mødedatoer i Luftfartsudvalget	DOK 4
Luftfartspræsentation – Luftfartspolitisk status ved Transportministeriet	DOK 5
Mail til Luftfartsudvalgets medlemmer vedr. folketingsvalg	DOK 6
Dagsorden for 2. møde i Luftfartsudvalget	DOK 7
Referat af 1. møde i Luftfartsudvalget	DOK 8
Formandens forslag til temaer for arbejdet i Luftfartsudvalget	DOK 9
Notat om luftfartslovgivningen	DOK 10
Notat om EU-reguleringen på luftfartsområdet	DOK 11
Program for besøg i Københavns Lufthavn, Kastrup	DOK 12
Dagsordenen for 3. møde i Luftfartsudvalget	DOK 13
Referat af 2. møde i Luftfartsudvalget	DOK 14
Notat om s afety-tillæg	DOK 15
Notat om luftfarten i Danmark – udviklingen, aktører og erhverv	DOK 16
Notat om udviklingen i luftfarten og miljøet	DOK 17
Notat om l uftfartspolitiske forhold og initiativer i andre lande	DOK 18
Formandens forslag til mødedatoer mv. (revideret)	DOK 19
Brev til den nyudnævnte minister fra luftfartsudvalgets formand	DOK 20
Dagsordenen for 4. møde i Luftfartsudvalget	DOK 21
Referat af 3. møde i Luftfartsudvalget	DOK 22
Notat om dansk udenrigsluftfart, herunder global tilgængelighed	DOK 23
Notat om dansk indenrigsluftfart	DOK 24
Notat om EU-lovgivning på vej	DOK 25
Notat om securityområdet	DOK 26
Notat om rejsegaranti og konkurssikring	DOK 27
Notat om flyve- og hviletidsregler	DOK 28
Notat om beskatningsforhold for luftfarten	DOK 29

Notat om lufttrafikstyringen	DOK 30
Program for besøg i Aalborg Lufthavn	DOK 31
Dagsordenen for 5. møde i Luftfartsudvalget	DOK 32
Referat af 4. møde i Luftfartsudvalget	DOK 33
Notat om dansk luftfarts vækstpotentiale	DOK 34
Notat om luftfarten i det samlede transportsystem	DOK 35
Notat om nationalitetsregistrering og rettighedsregistrering	DOK 36
Notat om beskæftigelse på dansk luftfartøj	DOK 37
Opdateret liste over medlemmer af Luftfartsudvalget	DOK 38
Invitation til Midtvejskonference	DOK 39
Program for Midtvejskonference i Luftfartsudvalget	DOK 40
Deltagerliste for Luftfartsudvalgets Midtvejskonference	DOK 41
Referat af 5. møde i Luftfartsudvalget	DOK 42
Endeligt program for Midtvejskonference i Luftfartsudvalget	DOK 43
Endelig deltagerliste for Midtvejskonferencen	DOK 44
Redegørelse for udvalg om dansk luftfart – 1. udkast	DOK 45
Dagsordenen for 7. møde i Luftfartsudvalget	DOK 46
Referat af 6.møde i Luftfartsudvalget	DOK 47
Skriftlige anbefalinger fra udvalgsmedlemmerne	DOK 48
Redegørelse for udvalg om dansk luftfart – kapitel 1-3 med ændringer	DOK 49
Dagsordenen for 8. møde i Luftfartsudvalget	DOK 50
Referat af 7. møde i Luftfartsudvalget	DOK 51
Luftfartsudvalgets anbefalinger - foreløbigt udkast	DOK 52
Redegørelse for udvalg om dansk luftfart – 2. udkast med ændringer	DOK 53
Redegørelse for udvalg om dansk luftfart – 2. udkast uden ændringer	DOK 54
Revideret dagsorden for 8. møde i Luftfartsudvalget	DOK 55
Revideret dagsorden for 8. møde i Luftfartsudvalget	DOK 55
Redegørelse for udvalg om dansk luftfart – 3. udkast med ændringer	DOK 56
Redegørelse for udvalg om dansk luftfart – 3. udkast uden ændringer	DOK 57
Dagsordenen for 9. møde i Luftfartsudvalget	DOK 58

Referat af 8. møde i Luftfartsudvalget	DOK 59
Luftfartsudvalgets anbefalinger – 2. udkast	DOK 60
Redegørelse for udvalg om dansk luftfart – endeligt udkast med ændringer	DOK 61
Redegørelse for udvalg om dansk luftfart – endeligt udkast uden ændringer	DOK 62

Bilag 3

Bemærkninger fra Forbrugerrådet

Forbrugerrådet anser det for vanskeligt at se, hvorledes øget kapacitet i et lavprissegment, hvor Lufthavnen i dag ikke konkurrerer, vil forringe Københavns mulighed for at blive en hub, og herunder tiltrække flere lavprisselskaber. Den konkurrence, Københavns Lufthavn vil opleve, vil alt andet lige føre til en mere effektiv ressourceanvendelse og lavere priser, og dermed styrke selskabet i konkurrencen med andre lufthavne.

Anbefaling:

I lyset af de åbenbare fordele ved etablering af en ny terminal bør transportministeren hurtigst muligt gennemføre den nødvendige justering af luftfartslovgivningen, således at de formelle hindringer for etableringen af en alternativ terminal fjernes, og herunder give Trafikstyrelsen de nødvendige beføjelser til at sikre en tilfredsstillende sikkerhedskontrol.

Forbrugerrådet tager ikke stilling til spørgsmålet om det ønskelige i at indføre en ny passagerafgift. Som udgangspunkt har Forbrugerrådet ingen holdning til skatte- og afgiftsspørgsmål, medmindre de sigter mod – og må formodes at have en adfærdsregulerende effekt -, der kan mindske miljøbelastningen i et omfang, der er proportional i forhold til den beskatning, der også ligger i en afgift. Vi kan således ikke støtte en anbefaling, der tager direkte stilling til passagerafgifter – uanset om det er for eller imod.